

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

DU PRINCIPE
DU DROIT DE PRISE
DANS LA GUERRE MARITIME

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE LE 27 JUIN 1900, A 10 HEURES

Par ROBERT RAYNAUD

Président..... M. RENAULT, professeur.
Suffragants... { M. LESEUR, professeur.
 { M. PILLET, professeur.



PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS
13, RUE SOUFFLOT, 13

—
1900



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41550224_0024

DU PRINCIPE
DU DROIT DE PRISE
DANS LA GUERRE MARITIME

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

DU PRINCIPE
DU DROIT DE PRISE
DANS LA GUERRE MARITIME

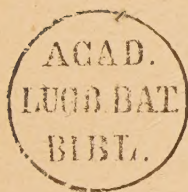
THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE LE 27 JUIN 1900, A 10 HEURES

Par ROBERT RAYNAUD

Président..... M. RENAULT, professeur.

Suffragants... { M. LESEUR, professeur.
 { M. PILLET, professeur.



PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS
13, RUE SOUFFLOT, 13

1900

A MON FRÈRE
LE DOCTEUR LUCIEN RAYNAUD
DIRECTEUR DU SERVICE SANITAIRE MARITIME A ALGER

Paris, 27 Juin 1900.

BIBLIOGRAPHIE

I. — Droit international maritime.

- DE BOECK. — *La propriété privée ennemie sous pavillon ennemi*. Pedone, 1884.
- CH. DUPUIS. — *Le droit de la guerre maritime*. Pedone, 1899.
- L. RENAULT. — *Introduction à l'étude du droit international*. Paris, 1879.
- PILLET. — *Les lois actuelles de la guerre*. Paris, 1898.
- DESJARDINS. — *Le Congrès de Paris (1856) et la jurisprudence internationale*. Pedone, 1886.
- PERELS. — *Manuel de droit international*.
- BLUNTSCHLI. — *Le droit international codifié*. Paris, 1886.
- DE LAVELEYE. — *Du respect de la propriété privée sur mer, en temps de guerre*. (*Revue de droit international et de législation comparée*).
- ORTOLAN. — *Diplomatie de la guerre*. Paris, 1864.
- PISTOYE et DUVERDY. — *Traité des prises maritimes*. Paris, 1859.
- WESTLAKE. — *Etudes sur les principes du droit international*.
- FUNCK-BRENTANO et SOREL. — *Précis du droit des gens*. Paris, 1887.
- Annuaire de l'Institut de droit international* (t. II, 1878).
- HAUTEFEUILLE. — *Histoire des origines, des progrès, des variations du droit maritime international et questions de droit maritime international*. Paris, 1869.
- AUBE. — *Un nouveau droit maritime international*, 1875.

Technique navale.

- DUBOC. — *Le point faible de l'Angleterre*. Paris, Dentu. (Articles parus dans le *Yacht* en 1896).
- GUIHÉNEUC. — *L'avenir de la marine auxiliaire*. (La « *Marine française* » depuis le 15 mars 1900).

- G. CHARMES. — *La réforme de la marine*. Challamel, 1885.
- C. Z. et H. MONTÉCHANT. — *Les guerres navales de demain*, 1894. *Réformes navales*, 1899. Berger-Levrault, in-16.
- LIEUTENANT X. — *La guerre contre l'Angleterre*. Berger, 1900. in-16.
- *La guerre de course et la défense navale*. (*Revue de Paris*, 1^{er} et 15 mai 1900).
- GUILLAUX. — *La course par corsaires impossible*. (*Yacht* du 10 avril 1896).
- Vice-amiral BOURGOIS. — *La guerre de course et les torpilles*. Brochure extraite de la *Nouvelle Revue* du 15 juillet au 1^{er} août 1880.
- Réponse aux torpilleurs autonomes de G. Charmes.
- Amiral REVEILLÈRE. — *La conquête de l'Océan*. Paris.
- Amiral AUBE. — *A terre et à bord. Notes d'un marin*. Berger-Levrault, 1884. (Articles parus dans la *Revue de Paris* 1895, 1897, 1898).
-

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.....	9
I. — Liberté de la mer.....	9
Le fait, le droit, considérations politiques et économiques.....	10
II. — Restrictions à cette liberté.....	13
L'état de guerre.....	13
Le droit de prise. Faut-il l'admettre?....	14
Si nous l'admettons, quelles en seront les conséquences pour la marine française?	15
Quelle sera la flotte de notre politique?..	15

PREMIÈRE PARTIE

I. — Caractère de la guerre maritime.....	17
Historique du droit de prise jusqu'à la déclaration de Paris.....	19
II. — Vœux en faveur de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer.....	29
III. — Examen des thèses contre et pour le droit de prise.....	40
1° Au point de vue philosophique.....	41
2° — technique.....	53
3° — politique et écono- mique.....	64

DEUXIÈME PARTIE

La Déclaration de Paris.

I. — Ses motifs. Son esprit.....	72
Faut-il la modifier ou l'abolir?.....	75

	Pages
Nécessité de son maintien.....	81
A/ Elle assure le droit des neutres.....	83
B/ Elle ne désarme pas les belligérants, grâce à l'interprétation variable, suivant les besoins, des expressions : <i>caractère</i> <i>hostile, contrebande de guerre, blocus</i>	85
II. — A/ Caractère hostile.....	86
Détermination du navire ennemi.....	86
Détermination de la cargaison ennemie	91
B/ Contrebande de guerre.....	101
Conflit d'intérêts entre belligérants et neutres.....	102
Opportunité de ne pas définir avec une trop grande précision les objets de contrebande	103
C/ Blocus	108
Sa légitimité	108
Conditions d'exercice.....	111
Ce qu'il faut entendre par « blocus effectif ».....	114

TROISIÈME PARTIE

Etude des moyens pratiques pour l'exercice du droit de prise.

I. — La marine auxiliaire.....	120
II. — La flotte de notre politique	128
III. — Peut-on se servir des torpilleurs et sous- marins pour détruire la prise.....	136
CONCLUSION.	149

INTRODUCTION

Liberté de la mer. — Le fait, le droit. — Considérations politiques et économiques. — Restrictions à cette liberté. — L'état de guerre. — Le droit de prise. — Faut-il l'admettre ? — Si nous l'admettons, quelles en seront les conséquences pour la Marine française ? — — Quelle sera la flotte de notre politique ?

La mer est libre.

Cette formule, devenue axiomatique, résulte moins d'une conquête du Droit sur la force que d'une nécessité proprement physique.

La mer libre n'autorise aucune souveraineté sur les vagues mouvantes et changeantes, sur ses champs infinis, sur ses flots roulant d'un pôle à l'autre.

Car, le moyen de détenir la mer, de braver ses sursauts, ses réveils terribles ? La sillonnerait-on de flottes formidables, elle se jouerait de ces jeux, et dans la tempête, ces flottes dispersées, englouties, ne laisseraient ni ornière, ni sillage sur des eaux redevenues plates !

Au surplus, le Droit est intervenu, qui a renforcé le principe de liberté des mers ; il convenait de réglementer cette grande route, cette voirie internationale.

Le droit de la mer apparaît donc pour prévenir les conflits, dire où sera l'usage et où l'abus, et préciser, en face de la plus large jouissance, les devoirs des nations.

Le Droit et le fait sont étroitement liés, et ce serait folie ou plaisant paradoxe d'élever des prétentions à la possession légitime des mers, à la façon, jadis, de l'aristocratique république de Venise, invoquant le mariage symbolique du Doge et de la mer ; de même, le *Mare clausum* n'est plus qu'une erreur lointaine et bien britannique d'un temps qui ne saurait revivre.

L'habile plaidoirie de Selden pour la mer fermée est cependant un document à retenir ; elle témoigne de l'audacieux dessein de dominer toutes les eaux, dessein poursuivi par l'Angleterre avec sa persévérance énergique.

La mer est libre et doit l'être ; car elle est un élément nécessaire à tout progrès. La civilisation, simple résultante des activités accumulées en collaboration, est-elle possible pour des peuples solitaires, vivant sans contact ni échanges étrangers ? Liberté, nécessaire aussi à la vie économique des populations, géographiquement maritimes ou non : toutes en ont besoin ; en barrant la mer, on affame parfois. Ce principe apparaît encore très essentiel, si l'on envisage une des formes, récente, dans son grand développement de la vie des sociétés : *la coloni-*

sation de terres exotiques, l'intercourse coloniale.

Si les quelques siècles précédents ont connu et satisfait ce besoin d'expansion et de commerce, c'est secondairement. A ces époques, l'industrie, moins importante, laissait au sol continental une main-d'œuvre qui ne cherchait pas à s'employer ailleurs ni autrement, et l'agriculture constituait la grande ressource, suffisait généralement à l'alimentation. L'Angleterre d'autrefois, qui surproduisait le blé et l'exportait, et celle d'aujourd'hui, principalement manufacturière, industrielle, sert d'exemple à ce sujet. — Aussi, comme l'affirmait Child, ne rencontrait-on le plus souvent aux colonies que des déclassés (ces colons ne seraient, disait-il, restés en Angleterre que pour s'y faire pendre), et les régions transmarines, en dépit de leurs richesses, n'étaient, paraît-il, devant la métropole que comme l'écurie en face de la maison de maître.

Aujourd'hui, au contraire, nous sommes témoins de luttes inimaginables pour la conquête de pays neufs ; le monde dans ses grandes lignes est nettement départagé ; des territoires non explorés, des peuplades inconnues sont l'objet de convoitises internationales, de marchandages et de marchés. Ce n'est plus une tendance naturelle à l'accroissement d'une Europe, désormais à l'étroit, c'est une fièvre, une course, un vertige.

Mettons en avant, en relief, ce mouvement de plus en plus généralisé, non pour en discuter la valeur, mais pour en tirer argument en faveur d'une cause déjà gagnée : celle de la liberté des mers.

En effet, la nécessité de correspondance entre l'Europe et les autres parties du monde où se sont arrêtés dans leur marche et développés jusqu'à devenir d'autres peuples, les déclassés de Child, les miséreux et les aventureux de tous pays, — la nécessité de tirer de ces terres lointaines des produits spéciaux qui nous manquent, parfois même des matières d'alimentation, et de déverser en retour la surproduction de nos industries, — en un mot l'utilité d'échanges féconds, source intéressante de richesses, exigent impérieusement la liberté des mers.

Interdire la mer, serait interdire aussi les relations politiques entre les différentes parties — coloniale ou continentale — d'un même Etat : ce serait dénier la souveraineté de ces Etats. Il faut, au même titre que les communications marchandes, que le transport des troupes et du matériel d'armes soit assuré. Il est difficile de concevoir, d'ailleurs, avec la multiplication moderne de la navigation, quel trouble, quel malaise, quelles ruines entraîneraient seulement la menace, la perspective de la fermeture du canal de Suez, ou du détroit de Gibraltar ou de Malacca.

Ce serait un fléau pour l'Europe entière, frappée dans son activité, paralysée. — Ces motifs ne sont pas seulement ceux des marchands, des armateurs, des marins, ce sont les motifs de tous.

Cependant l'absolutisme de la liberté des mers, comme tant d'autres principes absolus, comporte parfois des restrictions si graves, qu'elles en effacent toute portée. Car si à l'état normal, aujourd'hui, de la paix correspond l'état de liberté, il n'en est plus ainsi quand éclate la guerre.

Dès ce moment, la force préside aux relations des belligérants. Ils souffriront de la guerre dans leurs personnes et dans leurs biens ; c'est triste, inévitable et en principe c'est voulu. (Peu importe, en cela, qu'il s'agisse d'une lutte terrestre ou navale.) Pour les neutres, au contraire, facilement à l'abri des contre-coups, des chocs en retour d'un conflit sur terre, ils seront fatalement atteints par la guerre maritime ; très prudents témoins, très stricts spectateurs, ils pourront éviter la tempête, fuir la lame, ils en subiront les embruns.

Le droit de visite est un danger d'autant plus menaçant, que chaque puissance, à sa guise, formule ce qui sera et ce qui ne sera pas contrebande de guerre, sans fixer une règle définitive à cet égard.

Donc, pour les navigateurs ennemis, la guerre entraînera la capture, pour les neutres, mille diffi-

cultés qui ralentiront le fret et élèveront les prix d'assurance maritime.

Notre histoire a précisé de quels dommages ont souffert les neutres les plus sincères, et malgré la libérale déclaration de Paris, quelles entraves peut encore apporter au commerce, le droit officiel de contrôle de tous les navires, sur tous les océans. Aussi, de plus en plus élève-t-on la voix, au sein des Assemblées législatives, dans la presse, dans les congrès internationaux, en faveur d'une propriété inviolable, sous pavillon inviolable, sauf pour la contrebande de guerre ou le cas de blocus.

On doit, dit-on, par une évolution continuelle, s'acheminer vers un nouveau régime de liberté des mers, pour tous, même en temps de guerre. La guerre maritime n'ayant d'abord rien respecté, devrait-elle finalement tout respecter? Même des puissances, ambitionnant volontiers le championnat de « *l'Humanité libre* », ont officiellement fait ces propositions, masquant en réalité les vrais motifs, parfaitement intéressés, de leur attitude. Et sous l'influence des idées libérales, partout en progrès, la thèse de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer prend de plus en plus consistance dans les milieux politiques.

Faut-il donc l'admettre?

Ce sera l'objet de cette étude. Mais une fois posé le

principe, il conviendra d'en tirer au point de vue national, à notre point de vue à nous, des conséquences pratiques.

Et la question sera de savoir, en vue d'une guerre possible, de quel côté devront se porter les efforts de notre marine.

Si l'on est en droit de supposer que sous la pression des intérêts particuliers, et disons aussi du « sentimentalisme », les lois de la guerre terrestre doivent remplacer les grandes traditions de la marine, alors la capture étant interdite, les escadres seules resteront en présence : ce sera le heurt des cuirassés.

Si au contraire, on s'en tient à la déclaration de Paris, si, mieux encore, on donne à cet acte une large et heureuse interprétation par le développement de la marine auxiliaire, alors ce sera la guerre de course, renaissant sous une forme nouvelle et régulière, la guerre de course imprévue et capricieuse, comme son champ de bataille : la mer. On multipliera alors les moyens de prise et de destruction : les croiseurs.

En résumé, notre but est de discuter les thèses pour et contre le droit de capture ; de faire ressortir la légitimité du droit actuel ; d'envisager l'exercice de ce droit ; et finalement d'indiquer, en conséquence, quelle doit être la « *marine de notre politique* ».

PREMIÈRE PARTIE

L'IDÉE DE PRISE DANS LA GUERRE MARITIME

CHAPITRE PREMIER

**Caractère de la guerre maritime. — Historique
du droit de prise jusqu'à la déclaration de
Paris.**

La combativité instinctive des hommes s'est généralement manifestée, à l'origine, par le choc de bandes ou d'armées poursuivant sur terre la conquête ou la défense de terres.

A l'exception des Phéniciens et Carthaginois, et au moyen âge, de certaines républiques italiennes, — lesquels avaient leurs richesses sur mer et des territoires insuffisants — c'est vraiment dans des temps relativement peu éloignés qu'on a recherché la domination jusque-là négligée de l'Océan.

La fameuse Hanse, en créant une flotte armée destinée à escorter ses navires marchands, avait indiqué une voie que devaient suivre les Pays-Bas, l'Angle-

terre, la France, l'Espagne, toutes nations enfin visant à la plus grande souveraineté.

Aujourd'hui, à côté de ces puissances, d'autres s'élèvent qui tournent vers la mer leur activité. L'Italie, l'Autriche, la Russie, les Etats-Unis, l'Allemagne et jusqu'aux pays orientaux, la Turquie, le Japon !

Après avoir été secondaire, la guerre maritime devient essentielle.

Son rôle, en effet, n'est pas seulement d'assurer, contre tous contestants, le droit de tous à la navigation, aux échanges libres, à la colonisation, c'est aussi dans la multiplicité des conflits possibles, de traquer et de frapper son ennemi, à la fois, sur tous les océans, sur les côtes les plus éloignées.

La lutte ainsi comprise prend une ampleur incomparable, elle amènera mieux et plus vite l'adversaire à composition, car elle ne détruira pas seulement les flottes, les ouvrages de protection des côtes, elle aura un but : « l'abaissement de la puissance navale ennemie, dans le sens le plus absolu du mot. »

Dès lors, le commerce sera enveloppé dans la guerre, on le poursuivra, si l'on peut on l'anéantira ! Et par là se révèle et se révolte l'anonyme puissance des intérêts particuliers ; la coalition des égoïsmes qui sait forcer la main aux gouvernements les plus forts et imposer, à l'occasion, « la paix de l'opinion publique ». Le droit de la guerre sur mer touche

ainsi aux fibres les plus sensibles, s'adresse aux sentiments très puissants de propriété.

Actuellement ce droit est précis et brutal : le belligérant peut saisir et confisquer le navire de commerce ennemi et la cargaison ennemie à son bord.

C'est une règle immémoriale, si bien établie, que le *Consulat de la mer* en fait cette courte allusion : « Lorsqu'un navire allant ou venant, ou étant en course, rencontre un navire marchand, si ce dernier appartient à des ennemis, ainsi que sa cargaison, il est inutile d'en parler, parce que chacun est assez instruit pour savoir ce qu'il doit faire. »

Cette tranquille affirmation n'empêche pas que la question soit toujours discutée.

Historique du droit de prise. — C'est surtout un problème des temps nouveaux que celui de la prise de la propriété flottante. Notre siècle compte à son actif d'abondantes controverses à ce sujet. Les époques antérieures ont moins connu « la théorie » ; le « fait » n'y perdait rien, au contraire.

Mais la capture des navires marchands ne s'est pas invariablement exercée avec les mêmes formes. Une idée générale, cependant, est à retenir, dans l'histoire de ce droit : c'est que sous ses différentes pratiques, *l'interdiction de la mer* a toujours été le but, l'objet réel des guerres maritimes. Interdiction plus

ou moins effective, bien entendu ; car il y a peu de croisières qu'un marin habile et renseigné ne puisse éviter, en empruntant des parcours lointains, en faisant de volontaires écarts ; peu aussi de blocus impossibles à franchir pour un pilote consommé, profitant de la brume.

Donc, interdiction basée sur la menace et sanctionnée, quand l'on pourra, par la capture !

Cette lutte déjà compliquée pour les belligérants par les difficultés physiques de la navigation, devient plus malaisée encore par la rencontre de bâtiments qui sont étrangers à la guerre, et qui entendent le demeurer. Car, on ne saurait, en bonne justice, leur demander de supporter, de cœur léger, les contre-coups d'affaires purement personnelles à deux souverains, à deux Etats, et de se voir barrer inopinément une route qui, de tous temps, a appartenu à tous.

La déclaration de Paris réserve aux neutres toutes les satisfactions possibles à cet égard, en même temps qu'elle définit convenablement les rapports des nations en guerre sur mer, et donne une formule qui, pendant longtemps, il est à espérer, sera loi observée. Il a fallu des siècles et finalement d'heureuses circonstances pour y parvenir.

Pour l'apprécier à sa valeur et nous rendre compte du chemin parcouru, considérons cette question dans le passé :

Ce fut d'abord la défense absolue de tout commerce entre belligérants et neutres. C'était simple et décisif : l'adversaire impuissant n'avait qu'à mourir glorieusement de faim, s'il n'était en mesure de vivre de son sol.

Ce serait tentant, si c'était rigoureusement pratique, compatible surtout avec les droits les plus élémentaires des neutres ; si ce n'était d'une insupportable violence.

Le moyen âge a connu cette prohibition ; la ligue hanséatique y eut recours, au temps de sa souveraineté sur mer. Les exemples, d'ailleurs, n'en sont pas rares.

Un système moins rigoureux fut celui de l'*Infection hostile*, ainsi résumé *robe d'ennemi confisque robe d'ami*.

Il autorisait le commerce neutre sur les navires neutres en dehors de la contrebande de guerre et défendait le commerce neutre sur navires ennemis, ou le commerce ennemi sur navires neutres. La sanction était la prise totale.

Cette théorie ne s'embarrassait pas de distinctions, de nuances. Le seul fait de donner asile à son bord à des marchandises de l'adversaire entraînait la capture et de même pour les marchandises neutres confiées à un bâtiment ennemi.

C'était fort encourageant pour les corsaires, ils ne

redoutaient pas les décisions des tribunaux de prises, à cause de la facile connaissance qu'ils avaient des biens bons à prendre et cela, paraît-il, leur « donnait du cœur ». On ne laissait par là à l'ennemi aucun moyen de tourner les difficultés de la guerre, en continuant d'alimenter sa clientèle, par transports neutres, en même temps qu'on évitait sagement de faire passer aux mains de puissances étrangères à la guerre, tout le trafic maritime.

Avec le « *Consulat de la mer* » nous voyons des adoucissements notables apportés à la guerre maritime au commerce. Cet ouvrage indique précisément quel sort est réservé aux marchandises ennemies à bord des navires neutres, et aux marchandises neutres sur les navires ennemis ; les dernières seules sont libres.

Ainsi le pavillon ne couvre la cargaison ni ne la confisque.

Ce système, soucieux d'armer énergiquement les belligérants, évite les dommages de l'infection hostile, donne aux neutres plus de garanties. Il est logique et en somme juste, car il concilie tous les droits ; aussi a-t-il longtemps joui en Europe d'une grande autorité. L'Angleterre surtout l'adopta, en en tirant d'habiles déductions, favorables à ses intérêts et notamment en élargissant le caractère hostile de la propriété maritime et en réduisant celui de la neutralité.

C'est là un secret de la jurisprudence britannique qui contribua à affirmer son autorité.

Navires libres, marchandises libres, navire ennemi, marchandises ennemies, c'était l'expression d'un quatrième système : le système hollandais. Le sort de la cargaison lié au sort du navire. Si les Hollandais stipulaient à leur profit la juste prise de marchandises neutres à bord d'un navire ennemi, par contre ils abandonnaient la cargaison ennemie sur navire neutre.

Raisnable compensation.

La Hollande aurait voulu faire de ce système le Droit commun en Europe. Ainsi disparaissaient les vexations inutiles, les pertes de temps de la visite. Les belligérants se bornaient à l'enquête du pavillon.

Les différents systèmes, tour à tour adoptés et rejetés par les puissances maritimes, entretenaient une légitime inquiétude. L'Europe se modifiait, devenait de plus en plus industrielle et commerçante ; la condition économique des peuples exigeait davantage, de jour en jour, une règle précise, un texte formel, garantissant, en dehors des belligérants, la liberté des transactions et des transports.

Or, les guerres étaient fréquentes, la France et l'Angleterre étaient aux prises pour la prépondérance sur mer : les neutres payaient les frais, car souvent leurs navires arrêtés sous prétexte de servir

l'ennemi, n'étaient relâchés (quand ils l'étaient), que longtemps après, et sans indemnité.

Les traités d'Utrecht (1713) intervinrent et réalisèrent un accord sur cette question, le système Hollandais fut admis : *Navires libres, marchandises libres*.

En 1778, le règlement français reconnut expressément le respect du pavillon neutre, base même du Droit international maritime, pendant le XVIII^e siècle.

La guerre de l'Indépendance américaine fut l'occasion pour l'Angleterre de reprendre de vieilles prétentions, en interdisant aux puissances neutres toutes relations commerciales avec les colonies insurgées. Les corsaires de la Grande-Bretagne devinrent les fléaux du commerce. Dans le feu de la lutte apparut alors cette grande charte des Droits des neutres, acceptée par les puissances adhérant à la *Ligue de neutralité armée* (1780) :

a) Les vaisseaux neutres peuvent naviguer librement de port en port et sur les côtes des nations en guerre.

b) Les effets appartenant aux sujets des puissances en guerre, sont libres sur vaisseaux neutres, à l'exception de la contrebande.

C'était la réponse à la prétention anglaise d'arrêter et de confisquer non seulement les marchandises ennemies sur navires neutres, mais encore les navires et le surplus de la cargaison.

La Russie, proclamant alors le droit des neutres, se déclara prête à le faire respecter ; le péril fit l'union. Quant à l'Angleterre, elle contesta ce régime nouveau, mais sa main lourde se fit plus légère.

Cette tentative ne survécut pas aux événements qui l'avaient provoquée. Les signataires neutres, devenus belligérants, recoururent aux mesures violentes qu'ils avaient condamnées, et désormais, sans règle et sans frein, la course maritime devint réellement la sœur de la piraterie.

Vainement l'œuvre libérale de l'Impératrice Catherine fut reprise en 1800 ; cette nouvelle union des neutres fut bientôt dissoute. Quelques années après un ministre anglais disait de la neutralité armée, comme d'un fait historique bien anéanti : « On sait assez dans quelle vue hostile on tenta d'établir un nouveau code des droits maritimes, et de soutenir par la force un système d'innovations nuisibles aux plus chers intérêts de l'Empire Britannique. »

Les deux efforts de 1780 et de 1800 ne devaient pourtant pas être stériles. Ils dénotaient l'implacable prétention des neutres à la liberté de la mer, ils révélaient des tendances bien accusées, et mettaient en lumière la conscience obscurcie, jusque-là, des peuples. Leur enseignement était trop grand pour disparaître ; il germa.

Au point de vue du mouvement des idées, rappelons un traité qui se place entre la première et la seconde ligue de neutralité.

C'est celui que conclurent, en 1785, la Prusse et les Etats-Unis, en s'interdisant, en cas de guerre, la capture des vaisseaux marchands engagés dans un commerce pacifique.

La course était donc abolie entre eux.

Il n'eut pas d'application, n'en pouvait guère avoir, l'hypothèse d'un conflit maritime entre ces deux Etats était à cette époque invraisemblable.

Il méritait encore d'être mentionné, car il est unique en son genre.

Il fut qualifié par Gentz de *vraie curiosité diplomatique*.

La guerre de Crimée, en réunissant d'un même côté du champ de bataille, les deux éternels ennemis, donna à l'Angleterre l'occasion de renoncer aux principes qu'elle avait jusque-là invariablement suivis, à condition que la course fût également abolie.

Le sacrifice à l'époque n'était pas considérable. Les navires anglais et français avaient réellement et efficacement bloqué les ports de leurs ennemis dans la Baltique ou la mer Noire, empêché toute navigation russe, toute communication neutre avec les côtes de Russie. Les corsaires, en ce cas, n'auraient

eu que maigre chasse; l'opération n'en valait pas la peine.

La France, d'après ses règlements, aurait dû poursuivre la cargaison neutre à bord du navire ennemi et respecter la marchandise ennemie sous pavillon neutre.

L'Angleterre aurait confisqué bâtiments et marchandises ennemis, partout et sous tous les pavillons et relâché, en tous cas, les biens neutres.

Les deux puissances firent aux neutres, en vertu de circonstances exceptionnellement heureuses, les plus larges concessions : la propriété neutre transiterait à sa guise, sans menace, sous quelque pavillon que ce soit ; la marine neutre chargerait à l'abri des poursuites toutes cargaisons ennemies à son choix.

Cette expérience donna de bons résultats, on se hâta de la généraliser, en exprimant son principe dans une déclaration proposée à la signature de tous les Etats.

La France, l'Angleterre, l'Autriche, la Russie, la Sardaigne, la Turquie, la Prusse, représentées au congrès de Paris, y souscrivirent, cédant chacune à une psychologie particulière, et l'on enregistra avec satisfaction l'événement le plus considérable du xix^e siècle, au point de vue du droit maritime international.

La course est et demeure abolie, le pavillon couvre la marchandise et ne la confisque pas.

La formule est bonne, abstraite, dit-on, suffisante à notre avis. En supprimant la course, le droit de prise n'était cependant pas contesté, pour les croiseurs militaires. La question de l'inviolabilité de la propriété sur mer restait donc en suspens. Aussi la Déclaration de Paris a été, est encore violemment attaquée. Elle ne satisfait ni les philosophes, espérant une plus complète victoire dans leur humanitaire propagande, ni les combattants qui se déclarent désarmés. Nous examinerons les effets de cet acte ; mais attachons-nous ici à l'idée générale qui s'en dégage : le droit établi, reconnu de la capture de la propriété privée sur mer.

C'est le principe même à la base ; c'est le fondement du droit maritime ancien, comme moderne.

Aussi pour ébranler l'édifice, c'est là qu'on frappe et qu'on mine ; contre lui, depuis des siècles, se sont élevés des doctrines, des vœux, des clameurs.

Rappelons-les, avant d'en étudier la portée.

CHAPITRE II

Vœux en faveur de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer.

La première protestation précise que l'histoire ait enregistrée se fit entendre avec l'abbé de Mably (1748) dans son *Droit public de l'Europe, fondé sur les Traités* ; jusque-là la tradition de toujours était docilement admise.

Mably s'attaque surtout aux corsaires dont les hauts faits d'armes étaient trop souvent souillés des pires scélératesses. Les gueux de la mer confondaient volontiers course et piraterie et leurs croisières n'étaient jamais inutiles. A défaut d'ennemis, ils se payaient sur les indifférents, ou les amis, ou sur leurs propres compatriotes.

S'élevant avec force contre le droit même de prise, Mably s'écrie : « Comment des nations qui regardent le commerce comme le fondement le plus solide de leur grandeur, et qui font tant d'efforts pour étendre leurs correspondances, n'ont-elles pas compris jusqu'à présent combien il leur serait avantageux de convenir entre elles de quelques

articles, propres à assurer la navigation de leurs commerçants en temps de guerre? Interrogez des négociants anglais, hollandais, français, leur réponse sera la même. Ils voient avec horreur les armements en course et apprendraient avec la plus vive satisfaction que les puissances se sont promis, en cas de rupture, de défendre à leurs vaisseaux d'insulter les navires marchands ennemis et de s'en saisir. »

Cet appel resta sans écho, encore que ce premier coup à l'éternelle coutume de la prise ait été porté de main de maître.

— Mais il était donné à Rousseau de dégager nettement l'idée de guerre, relation d'Etat à Etat, dans laquelle les particuliers ne sont ennemis qu'accidentellement, non comme hommes, mais comme soldats. Rousseau, en désaccord avec l'histoire, ajoutait que ce principe conforme aux maximes établies de tous les temps et à la pratique constante de tous les peuples policés, n'était pas fondée sur des autorités de poètes mais sur la raison.

Le contraire est défendable.

— Portalis, dans son discours, à la séance d'installation du Conseil des prises, invoque en faveur du respect de la propriété privée le secours de la philosophie et déplore que la politique ne se soit pas conformée à ses déductions logiques.

— Dans les premières années du xix^e siècle, une

opinion singulièrement osée s'éleva, qui consistait à revendiquer, au nom et dans l'intérêt des neutres, l'inviolabilité absolue de la propriété privée sur mer. Tetens, dans ses *Considérations sur les droits réciproques des puissances belligérantes et neutres*, mentionne cette idée pour la réfuter bien entendu.

« Il y a des auteurs, dit-il, qui se sont déclarés pour la liberté absolue de tout commerce, en temps de guerre, sur le seul jugement qu'attaquer le commerce ennemi c'est toujours attaquer le commerce neutre. Tout commerce, disent-ils, consiste en relations mutuelles entre les parties commerçantes qui sont de même nature et de même conséquence pour les uns et pour les autres. Si le pays ennemi a des relations commerciales avec le pays neutre, celui-ci en a aussi avec le premier, de telle sorte qu'on ne peut faire tort au commerce de l'ennemi, ni l'entraver, ni le détruire, sans faire le même tort au commerce des neutres. »

Il est de toute évidence qu'un blocus, par exemple prohibant les relations marchandes de l'ennemi, nuira à des négociants neutres habitués, en temps de paix, à commercer librement. On dit : c'est un dilemme : ou sacrifier les neutres ou proclamer la liberté absolue de tous les pavillons !

Ces solutions opposées sont excessives et fausses, car l'identité n'est pas prouvée du commerce en-

nemi et du commerce neutre. Et si, par choc en retour, les neutres peuvent souffrir de l'état de guerre, par ailleurs ce sera pour eux une occasion favorable d'agrandir, par détournement, une clientèle jusqu'à réservée aux belligérants ; car, en même temps qu'on poursuit le commerce ennemi, on restreint le sien ; c'est tout bénéfice pour eux.

Il faut reconnaître, cependant, que l'application du droit de prise a souvent porté d'injustes atteintes aux neutres ; mais c'est l'affaire particulière de chaque gouvernement de donner, pour ce qui le concerne, des instructions libérales à ses marins, afin d'éviter toutes susceptibilités, et de ne pas jeter dans la lutte, des puissances qui y seraient naturellement demeurées à l'écart.

— Pinheiro Ferreira, dans son *Droit public interne et externe*, déclare ne point comprendre une lutte nationale de soldats à soldats sur terre, et de citoyens à bandits sur mer.

Cette appréciation, il faut le constater, est invariablement l'argument à la base de la théorie contraire à la prise.

Nous verrons si le contraste est, en réalité, aussi choquant qu'il paraît. Quant à qualifier de bandits les corsaires enrégimentés et officiels, poursuivant aujourd'hui, très patriotiquement, des richesses qui peuvent faire gravement défaut à l'ennemi, destinées

en France, à leur propre gouvernement et à la caisse des invalides de la marine, c'est un excès.

Depuis 1830, les attaques véhémentes contre la prise maritime se sont multipliées. C'est que les idées humanitaires avaient un grand empire, en France surtout ; c'était l'époque des généreuses illusions, du socialisme philosophique, des thèses séduisantes, capables d'assurer à tous, dans le meilleur des mondes, la meilleure organisation. Les idées abstraites régnaient souverainement ; mieux qu'en 1790, les colonies pouvaient périr plutôt qu'un principe ; l'hégémonie sur mer n'était plus un but intéressant à atteindre, il suffisait à la gloire de marcher au-devant des revendications de tous !

Les appels à la conscience et à la moralité, rapportés jusqu'ici, venaient d'initiative privée ; malgré leur haute philosophie, et parfois leur noblesse, ils ne devaient pas être entendus.

Au contraire, certaines protestations, qui se firent entendre au sein de réunions politiques ou à la tribune des Parlements, ont laissé des souvenirs plus nets.

— Ainsi Cobden, par sa lettre au président de la Chambre de Commerce de Manchester, sut émouvoir l'opinion, et sa thèse, reprise après lui, fut plusieurs fois portée devant les Chambres anglaises.

Cobden se préoccupe surtout des faits économi-

ques. C'est, en effet, placer la question sur son véritable terrain ; mais il les envisage particulièrement au point de vue des Anglais. Nous ferons de même chez nous.

Il constate, comme conséquence pratique de la Déclaration de Paris, qu'un conflit maritime ferait passer le commerce de transport aux bâtiments neutres, au détriment de la marine anglaise.

« En cas de guerre avec la France, est-il possible que les navires ou les cargaisons, sous pavillon de France ou d'Angleterre, avec la charge de payer 10 à 20 0/0 de prime pour se faire assurer contre les risques de capture, soutiennent la concurrence des neutres, qui seront affranchis de toutes charges pareilles ? Dans cette hypothèse, la masse des propriétés particulières exposées aux coups des croiseurs ennemis, serait quatre fois plus considérable du côté de l'Angleterre que du côté de la France. Ne tombe-t-il pas sous le sens que notre perte serait quatre fois plus forte que celle de nos ennemis, puisque le chiffre si élevé de notre tonnage aurait à subir une lutte inégale ? »

Cobden, envisageant ensuite les conséquences d'une guerre avec les Etats-Unis, remarque que le montant de la propriété flottante américaine ne dépasserait pas la moitié de celui de la propriété anglaise sur mer. Ces valeurs anglaises courent

donc des risques dans la proportion de deux contre un. Un navire portant pavillon anglais pourra-t-il se hasarder seulement à tenir la mer dans de telles circonstances ? Il est donc, conclut Cobden, de l'intérêt de l'Angleterre d'adopter le principe du respect de la propriété sur mer.

Cette thèse, essentiellement nationale, est à considérer. Pour nous, il nous suffira de la reprendre, dans les termes mêmes de son auteur, pour aboutir à des conclusions contraires : car cet aveu de Cobden est un gage de l'efficacité contestée de la prise. Nous reviendrons là-dessus.....

— En 1859, une assemblée d'armateurs et de commerçants convoqués à Brême, émit un vœu conforme à leurs bien naturelles aspirations, en faveur du trafic libre en temps de guerre maritime.

Les négociants de Hambourg, Stettin, Breslau, les Chambres de commerce de la Haute-Bavière y adhèrent : sans conséquences. Quelques années plus tard, des délégués de commerce de Liverpool, Bristol, Manchester, Leeds, etc., vinrent demander à lord Palmerston du soutenir des revendications analogues : le ministre refusa, déclarant que prohiber les prises serait pour l'Angleterre se priver d'une arme décisive.

— Rappelons aussi la démarche du gouvernement de Washington qui, poursuivant une politique tradi-

tionnelle, communiqua, en 1825, aux puissances, un projet de convention portant l'abandon formel du droit de prise à la mer.

Ce projet n'aboutit pas, car les Etats-Unis avaient soin de colorer de motifs d'humanité les véritables raisons de leur proposition : c'est qu'ils n'avaient pas alors la marine militaire puissante qu'ils ont aujourd'hui.

Leur programme politique : « L'Amérique aux Américains » et leur programme social : « Paix et travail », n'exigeaient pas la création et l'entretien de grandes forces navales. Des cargo-boats leur suffisaient, et alors rien n'était plus avantageux pour eux que l'adoption par le droit international d'une clause mettant les bâtiments marchands à couvert des hostilités de l'ennemi.

Ils n'ont pas abandonné, aujourd'hui, encore que leurs moyens sur mer soient autres qu'aux temps de la toute jeune Amérique, leur théorie favorite. Régulièrement, à chaque rendez-vous des nations, les délégués américains reprennent et développent leurs précédentes conclusions, sous couleur invariablement de justice.

— Cette thèse de brasseurs d'affaires, ayant paru d'une bonne foi suspecte, on a cherché chez un homme de guerre suffisamment détaché, ou irrespectueux, au besoin, des petits et des grands inté-

rêts privés, Napoléon I^{er}, une opinion conforme à l'invariable sauvegarde de la propriété flottante. Dans les mémoires de l'Empereur, on trouve ceci, en effet : « Il est à désirer qu'un temps vienne où les mêmes idées libérales s'étendent sur la guerre de mer, et que les armées navales de deux puissances puissent se battre, sans donner lieu à la confiscation des navires marchands, et sans jamais constituer prisonniers de guerre de simples matelots de commerce ou les passagers non militaires. Le commerce se ferait alors sur mer entre les nations belligérantes, comme il se fait sur terre, au milieu des batailles que se livrent les armées. »

Les réformistes qui s'étaient sur ce simple désir, doivent se souvenir, cependant, avec quelle facilité Napoléon donna l'ordre de bloquer tout un continent, conserva comme prisonniers de guerre des marchands, des voyageurs, des touristes anglais, de passage dans des territoires de l'Empire et pratiqua, le plus souvent, la « guerre de toute outrance ». Invoquer Napoléon au secours de l'humanité, paraît peu fondé.

— Citons encore les travaux de l'Institut de Droit international qui, à deux reprises, s'est prononcé pour le principe de la suppression de la capture. Nous retrouverons, dans la discussion de l'idée de prise, les arguments invoqués et admis en faveur de ces votes.

— Enfin, arrêtons-nous en terminant à la dernière

et toute récente manifestation internationale, à la conférence de la Haye.

La deuxième commission fut saisie de la question de la propriété privée, par les États-Unis, conformément à la politique toujours suivie par cette puissance. Dans la lettre (26 juin 1899) que le délégué de cette puissance adressa à M. de Staal, il rappelait les nombreux traités conclus entre les États-Unis et différentes nations pour préserver la propriété privée sur mer, invoquait d'éminentes autorités, dans le domaine du droit international, qui s'étaient prononcées en ce sens, et concluait que, sous réserve de la contrebande de guerre et sauf blocus, il plût à la Conférence de se prononcer sur l'insaisissabilité des biens neutres ou ennemis.

La proposition américaine était formulée comme suit : « La propriété privée de tous les citoyens ou sujets des puissances signataires, à l'exception de la contrebande de guerre, sera exempte, en pleine mer ou autre part, de capture ou de saisie par les navires armés ou par les forces militaires des puissances. Toutefois, cette disposition n'implique nullement l'inviolabilité des navires qui tenteraient d'entrer dans un port bloqué par les forces navales des susdites puissances, ni des cargaisons desdits navires. »

L'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, la Hollande, la Russie, la Chine, le Japon, se montrèrent favorables.

L'Angleterre s'opposa; la France de même. La décision des deux premières puissances maritimes entraîna la majorité qui vota : « La Conférence émet le vœu que la proposition tendant à déclarer l'inviolabilité de la propriété privée sur mer soit renvoyée à l'examen d'une conférence ultérieure. » Enregistrons donc un vœu de plus, à joindre au stock préexistant.

Les partisans du principe de l'abolition ne se découragent nullement. La promesse de 1856 n'a pas encore tout donné; mais les temps sont mûrs, disent-ils, pour cette réforme, infatigablement poursuivie depuis si longtemps, admise déjà dans les consciences présentes.

Il est incontestable que cette thèse compte aujourd'hui un grand nombre de défenseurs convaincus et que chez un plus grand nombre encore elle est à l'état de sentiment.

Les idées de justice, de moralité, l'autorité de Rousseau, l'opinion de jurisconsultes imposent le respect. De même adoucir les maux de la guerre, prendre la défense du faible, faire au feu la part la plus mince est séduisant et de bon ton. Cela suffit pour assurer une popularité et une fortune à cette proposition, qui, les circonstances aidant, deviendrait une loi.

Cette loi serait-elle juste? Tout au moins, en l'état actuel de nos sociétés, serait-elle fondée?

CHAPITRE III

Thèses contre et pour l'inviolabilité de la propriété privée sur mer.

Pour la thèse de l'inviolabilité, en dehors des raisons ondoyantes et diverses qui se rapportent soit à la course (institution abolie que nous n'avons pas à envisager), soit à des faits insignifiants, à des accidents particuliers, il nous paraît que les arguments invoqués jusqu'ici peuvent se ranger sous trois chefs : 1^o la philosophie ; 2^o la tactique ; 3^o la politique et l'économie politique.

Les premiers et éternels adversaires de la capture ont été et seront toujours les philosophes. Le droit de prise sur mer offrait à leurs études un champ trop intéressant de culture pour être négligé, et ils ont considérablement travaillé à éclaircir cette question. Sans cesse à la tête des grands mouvements d'opinion, des grandes réformes, leur appoint ne pouvait manquer à cette retentissante cause.

Mais tout en rendant hommage à l'élévation de leur esprit et de leur cœur, surtout à leur sincérité, on doit reconnaître qu'à force de vouloir devancer

les besoins, ils les ont parfois dépassés. Les réalités, cependant, reprennent le dessus, et restent finalement, à l'actif de l'humanité, de platoniques et belles envolées, réalisables peut-être quelque jour, mais ni demain, ni après-demain.

Ensuite les militaires avaient un juste droit au chapitre.

Pour leur pays et pour eux-mêmes, leur mandat officiel et l'instinct de conservation les ont amenés à se préoccuper du litige. Une discussion technique, très profitable, en est résultée.

Ils constituent le contrepoids des philosophes.

Ceux-ci ne s'embarrassent pas dans des doctrines spéculatives de la matérialité des choses, ceux-là sont portés, par l'âpreté de la lutte et par le vif sentiment de leur responsabilité, à proclamer la loi de nécessité, à transgresser, si la victoire en est le prix, les plus respectables principes.

Et ce sera dans ce débat, excessif de part et d'autre, la mission des hommes d'Etat, de se prononcer !...

Arguments philosophiques. — L'ancienne pratique de la guerre visait à la suppression violente et radicale de l'obstacle : l'ennemi.

La vie de celui-ci, et par conséquent ses biens, appartenaient au vainqueur, sans restrictions. Cela ne correspondait pas à l'idée de spoliation ; c'était

l'exercice rigoureux mais indiscuté d'un droit, celui du plus fort.

Vae Victis! était une chose entendue. Toute l'antiquité suivit ce mode, que le moyen âge adopta. Il était assez naturel que les biens des particuliers fussent considérés comme simple butin : si l'ennemi ne doit pas exercer en territoire envahi plus de droit que le souverain même, provisoirement écarté, au moins peut-il prétendre à d'égales prérogatives.

Or, les princes se considéraient très volontiers comme propriétaires de la vie et des biens de leurs sujets ; ce n'était que stricte logique pour les armées victorieuses d'user avec la même désinvolture de mêmes procédés : la mainmise sur les richesses des habitants.

Une lente évolution a transformé cette conception des rapports de guerre et nous l'avons déjà rappelé, c'est à Rousseau que revient l'honneur d'avoir le premier proclamé le respect de la propriété privée ennemie. La guerre n'est plus une relation d'individus à individus, mais d'état à état ; il s'en suit que les propriétés particulières seront sauves. Cette vérité philosophique est devenue un lieu commun. Le principe, formellement exprimé dans les instructions militaires et dans les manuels, est que la fortune privée, particulière ou collective, ne peut être confisquée, sous réserve, bien entendu, des besoins

de la guerre. Mais inviolable sur terre, cette propriété doit l'être sur mer. Si la lutte continentale est restreinte aux forces militaires des Etats, la lutte maritime doit logiquement se borner aux combats réguliers des escadres. Or, les personnes étrangères aux armées belligérantes ne devant pas être atteintes, c'est outrepasser cette équitable coutume, que de soumettre à la saisie et la prise les navires qui s'aventurent sur mer pendant les hostilités.

Cette coutume, dit-on, est un triste héritage à répudier ; admise autrefois par la théorie et la pratique, elle a disparu depuis de la guerre continentale. La pratique l'a retenue dans la guerre maritime, mais la théorie la rejette. Il appartient à la doctrine de la battre en brèche et, à l'avenir, d'en avoir raison.

Que, dans les temps anciens, où tout étranger était *hostis*, où la guerre pour entretenir les rois et les royaumes avait pour objet le pillage, la conquête et l'anéantissement des pays et des individus, qu'alors la guerre ne respectât rien, on le comprend ; mais que dans les temps modernes, où les relations journalières, le libre échange, le cosmopolitisme commercial sont devenus la règle, où des armées permanentes, régulières et soldées veillent à la sécurité des peuples, avec pour objectif, non plus la guerre, mais la paix, ce système de déprédations puisse subsister, c'est à la fois une immoralité, un anachronisme.

Car ce droit ne persiste que par une force traditionnelle et barbare ; c'est, en un mot, une *contradiction*.

— Ce raisonnement est d'une logique exemplaire, mais il faut se garder, dans le domaine des faits, de cette logique-là.

Ici ce parallèle est factice, cette affirmation sonore, cette conclusion irréaliste.

Le principe du respect de la propriété privée sur terre n'a jamais gêné personne, témoins les faits sur lesquels, pour s'éclairer, il suffit d'ouvrir impartialement l'histoire.

Y a-t-il une guerre, une seule guerre où cette théorie ait été rigoureusement suivie ? Pour que ce principe fût exact, il faudrait que l'ennemi n'eût pas le droit de faire aux habitants une violence quelconque. Comme le dit Hall, il ne faudrait point toucher à un schilling de leur propriété, les déranger un seul jour dans leurs cultures, dans leur vie normale, leur prendre contre des reçus sans valeur quoi que ce soit pour alimenter la guerre.

— En réalité, le droit international se borne à interdire les actes non utiles aux opérations et au succès de la guerre, comme le pillage ou la destruction méchante. S'il en était autrement, cette défense constituerait le plus heureux expédient pour paralyser une armée dans sa marche.

Il est de toute évidence, en effet, que le simple passage de troupes dans les champs couche et broie les récoltes, que le bombardement, s'il n'atteint pas toujours l'ennemi, allume des incendies aux alentours, saccage des fermes et des villages. Bien mieux, n'a-t-on jamais vu des batteries systématiquement dirigées sur la population civile, pour forcer, par l'excès du mal, la reddition malaisée d'une place ! Ne refuse-t-on pas, le droit international en main, la sortie des malades, des bouches inutiles d'une ville assiégée ?

Est-ce encore respecter les inoffensifs que de les contraindre, sous menace de mort, à servir de guides aux envahisseurs, ou de placer de paisibles paysans, qui n'y peuvent mais, dans le train rempli de troupes ennemies, avec l'espoir d'éviter à celles-ci les désagréments de la dynamite semée sur la voie ? Et les contributions levées d'autorité ou contre un papier vague, sans recours ? Pour mémoire, faut-il mentionner les 264 millions de francs réclamés, en 1871, au gouvernement français, pour objets enlevés sans réquisitions dans 34 départements ?

Et l'armée allemande se dit la plus disciplinée de l'Europe.

Comme le constate M. Westlake, les Français ont capturé, en 1870, des navires sans reçus. Les Allemands ont pris des vivres en France avec des reçus

qui ne constituaient pas de créance à leur égard. Les Français ont capturé les équipages des navires pour les empêcher d'aller servir contre eux. Les Allemands ont empêché les populations des provinces envahies de rejoindre les armées de la Défense nationale. Dans les deux cas, où est la différence ?

Donc cette pseudo-contradiction, basée sur un raisonnement logique, ne résiste pas à ces quelques exemples, parmi tant d'autres. Prenons garde qu'en ce chapitre, le raisonnement ne bannisse la raison.

— La philosophie invoque encore, à son secours, à défaut de déductions irréductibles, les lois de la *morale*.

Quelques auteurs entraînés, de bonne foi, par l'indignation, n'hésitent pas à appliquer à la course d'état telle qu'elle se pratique depuis 1856, certains caractères qu'elle avait autrefois. Les mots pillage, spoliation, lucre, vol à main armée, banditisme, ponctuent leur démonstration. Les uns invoquent l'Evangile et les lois chrétiennes, d'autres simplement l'humanité.

Il semble que la preuve seule de l'utilité de cette institution suffise pour que la moralité des philosophes n'ait plus qu'un droit, celui d'abdiquer.

Mais la force du sentiment n'est pas à négliger et ce serait témérité que de la nier ou de lui faire violence.

Faisons donc à la morale la concession de discuter, sur son terrain, du caractère de la capture maritime.

Si cette pratique affecte péniblement certains esprits, cela tient à la douceur normale, aux relations pacifiques de tous les jours et au prestige d'un libéralisme très en faveur. C'est à la guerre même qu'il faudrait alors s'en prendre. Les penseurs ne pouvant pas, pour l'instant, détruire la guerre en bloc, lui cherchent noise en détails.

— C'est toujours par la comparaison superficielle de ce qui se passe sur terre et sur mer, en temps de guerre, qu'on attaque le problème.

Voyez, dit-on, de quel esprit d'équité sont inspirées les instructions militaires? Relisez les ordres du jour de nos généraux dans les dernières guerres du *xix^e* siècle, vous y verrez le souci de sauvegarder les biens et les personnes. La guerre ne vivant plus désormais de la guerre, on ne prendra rien aux habitants, que contre un reçu théoriquement au moins payé à terme, à la fin des hostilités, par le vaincu. Considérez, au contraire, dans la guerre maritime, les encouragements, les excitations au vol! N'est-ce pas odieux? Et de là la formule: sur terre réquisitionnez suivant vos besoins; sur mer prenez et confisquez selon vos forces!

La justice ne commande-t-elle pas partout avec une force égale?

— Nous répondrons d'abord que la prise maritime n'est pas en soi particulièrement immorale ; que la moralité n'a d'ailleurs rien à faire ici, car l'inviolabilité de la propriété sur terre n'est basée que sur des besoins, sur une nécessité.

On peut se rendre compte facilement que ce procédé n'a rien d'inhumain. D'abord, on ne le subit que si l'on veut. L'armateur peut retenir ses bâtiments au port d'attache. Si pour éviter la perte résultant du chômage, il risque l'aventure et s'il réussit à dépister les croisières ennemies, son profit et celui de ses clients sera sensible. C'est donc l'appât d'un gain, une tentation de loterie qui l'anime. La confiscation dans le cas contraire ne doit pas le surprendre. Ce petit jeu se joue cartes sur table.

Par ailleurs, quoi de plus simple, de plus pacifique que la capture opérée, par un croiseur armé, d'un navire marchand sans défense ? L'inégalité de la lutte est un gage qu'elle se passera sans violence inutile.

Une procédure régulière s'ensuivra, un tribunal se prononcera, le jugement peut être frappé d'appel. Nous sommes loin des souffrances imposées aux populations d'un territoire envahi, des violences soldatesques qu'entraîne l'âpreté de la lutte, des impositions écrasantes, hors de proportion avec les ressources réelles d'une province, des fusillades som-

maires d'otages. Dans la prise, le capteur ramènera sans effusion de sang, sous le mince volume d'un vaisseau, une riche cargaison qui donnera à son gouvernement des ressources nouvelles pour alimenter et poursuivre la guerre. Et il faudrait y renoncer?

— Dans son esprit, ce droit n'est pas immoral ; mais l'est-il dans ses effets ?

On affame, dit-on, des populations qui sont inoffensives ; la vie devient pour eux d'une cherté inouïe et le poids de cette guerre, finalement, retombera sur les humbles et sur les miséreux, qui se préoccupent de vivre avant tout, se désintéressent des machinations politiques, et n'ont cure des secrets de chancelleries.

Nous l'avouons, cette raison peut toucher, émouvoir. On ne doit pas fermer la bouche à ceux qui parlent des malheureux, des irresponsables ; ne pas les écouter serait triste égoïsme, comme fatale imprudence. Si ceux qui s'agitent et désespèrent dans les couches inférieures des sociétés n'étaient point compris, il serait à craindre qu'à force de balbutier vaguement, quelque jour ils ne se fassent brutalement entendre.

En l'espèce, cette considération doit nous arrêter : restreignons le nombre des victimes. Le meilleur moyen, et cela va paraître une contradiction à première vue, c'est d'user et d'user le plus largement possible du droit de prise.

Avec les seuls combats d'escadres dans une guerre entre nations maritimes, on rend celle-ci inefficace. L'impression douloureuse d'une flotte nationale anéantie ne suffira pas à arrêter les hostilités. Tant que le territoire restera intact, tant que les belligérants seront maîtres chez eux, l'intérêt des Etats et leur dignité seront un obstacle à la paix. La lutte s'éternisant, les souffrances augmenteront ; mieux vaut alors subir une bonne fois le choc des deux nations se ruant l'une contre l'autre, avec toutes armes à la main ; ce sera effroyable mais bref.

Les guerres de cent ans sont d'un autre âge ; elles ne peuvent qu'engendrer une désorganisation persistante des groupes sociaux, plonger dans une définitive misère les nations, faire en un mot rétrograder bien en deçà une précieuse civilisation. Une guerre vigoureuse et vite menée, c'est bien là l'intérêt du peuple.

— Quant aux marchands, leurs profits et leurs pertes sont en bonne justice moins intéressants, moralement parlant, bien entendu.

Ce sont eux qui tiennent les fils de la politique, eux qui fournissent aux trésors publics une grosse partie de l'argent nécessaire, avec des impôts, eux qui votent et font voter, eux qui déclarent la guerre.

La guerre actuelle est donc affaire commerciale ; le moyenageux point d'honneur est considérable-

ment démodé. Le dernier mot est aux marchands. Economiquement leur rôle est tout autre ; mais en morale, voilà l'angle sous lequel il est bon de les considérer.

Faut-il en effet tant chercher à les mettre à l'abri d'une lutte dont ils sont la cause et dont ils escomptent les effets ? Serait-ce juste d'envoyer des armées à la mort, tandis que rassurés, non seulement pour leurs personnes, mais pour leur fortune, ils poursuivraient à loisir le négoce de chaque jour : c'est là que serait l'immoralité.

L'indignation de Linguet s'écriant : Que les gens armés se battent, soit ; qu'ils écrasent ou soient écrasés, rien de mieux ; mais pourquoi le commerce paisible partage-t-il les désastres de la guerre ? Cette indignation explicable au XVIII^e siècle, alors que des princes poursuivaient par orgueil des guerres inutiles et néfastes, n'a plus de raison d'être aujourd'hui.

D'ailleurs, comme nous l'indiquions, la moralité n'a que faire en l'occurrence ; on est peu fondé à opposer les lois humanitaires de la guerre terrestre aux licences de la guerre maritime.

— Sur terre, si le respect est proclamé de la propriété privée, cela ne provient pas de considérations philosophiques. Ces considérations n'ont pu que donner une force plus grande, une autorité plus décisive à un principe résultant d'une nécessité.

En effet, ou l'envahisseur a pour but d'annexer à son territoire la province qu'il occupe pour l'instant, en vainqueur, ou, cette province, il la détient temporairement pour affaiblir par là son ennemi, en le privant d'une partie de ses ressources, en hommes et en argent. Dans le premier cas, il est d'une stricte sagesse de ne pas bouleverser un territoire qu'il se propose de faire sien à la paix. Quel bénéfice aurait-il à abattre des usines, ruiner des cultures, détruire les voies de communications, toutes choses qu'il aurait pour son compte à remettre en état ?

Tout au contraire, il s'efforcera de rassurer les populations, de les traiter avec justice, s'il le peut avec bienveillance, de leur demander ce qu'elles peuvent donner et rien autre. Il évitera surtout les vexations inutiles, les procédés malicieux, les exécutions sommaires ; il devra se garder de laisser des légitimes rancœurs dans les esprits, ou de provoquer des soulèvements, de rendre la paix plus lointaine et plus instable.

Avec la deuxième hypothèse, l'ennemi entend profiter lui-même des diverses ressources du territoire : il faudra assurer aux habitants une vie à peu près normale, la vente et l'achat libres, la tenue régulière des marchés et des foires ; il devra encourager les cultivateurs à reprendre leurs travaux.

Dans les deux cas, il sera de son intérêt de ne

réduire personne au désespoir, de crainte qu'exaspérés, les plus paisibles ne trouvent des armes et ne constituent pour l'imprudent vainqueur un danger permanent.

Quant aux biens, qu'en faire ? Peut-il s'embarrasser dans sa marche, de leur masse considérable et sans cesse grossissante ? Et puis une expérience de fait démontre que le pillage entraîne le désordre et l'indiscipline dans les armées.

Ces motifs justifient amplement, sans le secours de la morale, la règle de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur terre.

Considérations militaires. — Nous abandonnons le domaine des principes pour poursuivre dans celui des faits l'étude de la prise maritime.

Ici, nous n'avons plus qu'à parler utilité, nécessité : il s'agit des arguments militaires invoqués dans l'un et l'autre camp, contre ou pour le maintien du droit actuel.

— Mably déclare : « Interrogez les politiques, aucun ne dira que les déprédations aient jamais décidé du succès ou du sort de la guerre maritime. »

Cette idée, reproduite sous différentes formes, se retrouve avec régularité chez tous les partisans de la propriété libre sous pavillon libre.

Si cet argument était exact, il serait une condamnation sans appel de la prise.

Celle-ci comporte en effet : 1^o La confiscation du navire et des marchandises ennemies qu'il transporte. 2^o La rétention provisoire des équipages.

Le navire. — La ruine plus ou moins profonde de sa marine marchande, pour un belligérant, a-t-elle une influence réelle, immédiate sur la guerre ?

Les prises sont-elles d'une utilité *militaire* pour le capteur ?

On dit : n'espérez pas qu'un Etat qui s'est déterminé froidement et volontairement à la guerre, pour le redressement d'un dommage ou pour la poursuite d'intérêts vitaux, n'espérez pas que cet Etat estime sa défense désorganisée et le succès de ses armes compromis, parce que sur des mers lointaines ou jusque sur ses côtes, l'ennemi lui aura capturé quelques navires.

Il compte pour l'attaque et pour la défense sur ses escadres cuirassées ; si sa marine militaire est impuissante, cette marine amènera son pavillon ou se fera couler glorieusement sans autres profits. Si elle est forte, elle tentera de dominer la mer ; quant à la course, absolument secondaire en l'occasion, elle ne saurait donner ce que ses partisans en espèrent : l'interdiction de la mer aux ennemis.

Ce qui peut interdire la mer, c'est non pas les

légers corsaires, dont le rôle est de s'enfuir à tire d'ailes, ou à toute vapeur, dès qu'un vigilant timonier signale le pavillon militaire ennemi, c'est les citadelles flottantes, nos modernes cuirassés. Eux seuls peuvent terrasser l'obstacle, bloquer, bombarder, balayer enfin devant eux la « poussière navale » : les croiseurs.

Songez au désarroi que provoque dans un pays l'anéantissement de sa flotte. Une émotion intense s'empare des citoyens et se communique au gouvernement. Devant un tel désastre et son retentissement, le moyen de conserver son sang-froid ? L'attitude de l'Espagne, dans la dernière guerre qu'elle essaya de soutenir contre les Etats-Unis, n'est-elle pas une indication ?

Peut-on dire avec vraisemblance que la capture de deux douzaines de ses bâtiments de commerce ait eu une influence comparable à ses désastres à Cavite, puis à Santiago ?

C'est cependant bien là une guerre moderne, poursuit-on ; que vaut alors l'argument suivant lequel on apprécie peu la prise sur mer, parce qu'on en juge par les guerres anciennes ? Toute l'histoire, celle d'aujourd'hui et celle d'autrefois, démontre l'inutilité de cette institution.

— Pour nous, nous n'opposons pas l'histoire à l'histoire ; il est trop facile de l'interpréter à sa con-

venance. D'ailleurs peut-on aisément débrouiller l'écheveau des temps passés, avoir une connaissance exacte des choses historiques ? Les faits qui paraissent les plus simples ont été parfois très compliqués. Doit-on affirmer l'histoire, purement et simplement ?

Admettons cependant, sans remonter aux Carthaginois, sans querelle rétrospective, que les corsaires n'aient pas toujours laissé de sillages profonds dans les océans et que leurs prises aient souvent plus affecté les armateurs que les Etats ; s'ensuit-il que le droit actuel doive être aboli d'une façon absolue ?

Pour répondre entrons dans le détail en envisageant d'abord le sort du navire ennemi. Un voilier, un cargo-boat, instrument de commerce et de paix ne saurait, dit-on, servir à la guerre ; sa construction légère, sa vitesse moyenne ne lui permettent pas de se mesurer avec les bâtiments protégés, outils perfectionnés en vue du combat.

Jadis, du temps bien fini de la marine en bois, l'adaptation pouvait se faire. Sur une goëlette on installait sommairement un canon en chasse, un autre en retraite, l'équipage s'armait de la hache et en avant, toutes voiles dehors. L'abordage était l'argument décisif de la discussion.

L'argument aujourd'hui, c'est l'obus qui a raison des cuirasses les plus épaisses.

Le vaisseau marchand n'a rien à faire dans cette lutte. Militairement, sauf exceptions, il n'a pas grande valeur. Sa confiscation n'étant plus fondée sur l'utilité est injustifiable, conclut-on.

— En réalité, tout navire est utile pendant les hostilités.

Comme le constate M. Guiheneuc dans *La marine auxiliaire*, la guerre d'escadre, la guerre des côtes, la guerre de course ne sauraient vivre sans un service accessoire important, que peuvent assurer tout naturellement les bâtiments de commerce, sans transformations radicales, presque sans aménagements spéciaux.

C'est d'abord les services qui comprennent le ravitaillement en charbon des dépôts et des escadres à la mer, le transport des troupes, du matériel, vivres, munitions. Ensuite les services ambulanciers et sanitaires, les services de défense fixe et de mouvement des ports.

Pour exemple :

La dernière guerre hispano-américaine nous donne un aperçu restreint mais intéressant de l'utilité militaire des navires de commerce.

Pour les seules opérations de Cuba, 60 yachts américains ont été utilisés comme canonnières et éclaireurs, 8 paquebots rapides, comme croiseurs, 11 remorqueurs étaient armés en guerre, 14 côtes

douaniers faisaient de plus le service de vedettes. Le gouvernement avait acheté 20 vapeurs transports, 1 bâtiment atelier, 2 bâtiments fabriquant de la glace, 2 fabriquant de l'eau douce, 3 navires hôpitaux.

Cette flotte auxiliaire a coopéré au blocus de Cuba et au débarquement de Santiago.

Il s'agissait, remarquez-le, d'une guerre qui, en vérité, n'en était pas une, guerre de croiseurs espagnols sans charbon et de torpilleurs sans torpilles.

On peut s'imaginer par là quelle incomparable importance aurait à l'avenir la marine marchande.

Il est donc inexact d'affirmer que la prise du navire ennemi, non fondée sur un besoin, ne se justifie pas.

— *La cargaison.* — De deux choses l'une, ou la marchandise confisquée est contrebande de guerre ou simplement propriété ennemie.

Pour la contrebande de guerre, d'une façon générale, adversaires et partisans de la prise se rencontrent et se réconcilient sur ce terrain : la contrebande de guerre est saisissable.

Voilà donc un point sur lequel le principe de l'inviolabilité est en défaut, du consentement de tous. Après ce court répit dans la discussion, le procès se rouvre au sujet de la cargaison ennemie en général.

Pourquoi n'est-elle pas respectée ? Les belligérants ont-ils avantage à se priver l'un l'autre de ces marchandises ?

Nous verrons dans l'analyse politique et économique qui suivra, quel intérêt essentiel des nations en guerre ont à frapper ainsi le capital innocent de leur ennemi.

— *Equipages.* — Des deux thèses contraires, la première dit : un matelot au commerce est comme un paysan sur son champ, L'un et l'autre travaillent paisiblement pour leur existence. Or, le paysan sera libre en présence des vainqueurs, le matelot sera prisonnier.

Suppose-t-on que ce dernier pourra du jour au lendemain abandonner son cargo ou son brick pour s'improviser canonnier à bord d'un bâtiment de guerre ? Les bâtiments modernes sont des usines ; on n'y rend aucun service sans apprentissage.

De plus, si l'on a recours à la marine auxiliaire, si l'on arme, en vue de la course officielle, des navires marchands, on affaiblit les cadres, on désorganise la défense des côtes, défense qui doit justement incomber à des marins.

— La deuxième thèse répond :

On ne peut nier que la navigation commerciale, cabotage ou au long cours, diffère sensiblement du

service de l'Etat. Un canonnier ne se fait pas en temps de guerre, il lui faut une longue préparation. Mais la marine militaire n'a pas seulement besoin de canonniers, il lui faut une foule d'autres utilités : chauffeurs, timoniers, gabiers, etc.

Pour ceux-là l'adaptation sera rapide et parfaite.

M. Westlake dans les *Observations*, publiées par la *Revue du droit international* (1875, p. 258), précise ainsi l'intérêt du débat : « Veuillez considérer de sang-froid, que chaque matelot peut être employé sans aucun intervalle d'apprentissage préliminaire à la manœuvre d'un vaisseau de guerre ou de transport ; que légalement, dans quelques pays, tout matelot est obligé à ce service et que probablement en tous temps il serait requis pour cet objet en cas de nécessité..... Et cet auteur conclut : « Si vous niez l'importance essentielle du droit de capturer vaisseau et matelots, il y a entre vos idées et les miennes un abîme tel que toute discussion devient inutile. »

La marine marchande est en effet comparable à une armée de réserve : tout matelot est homme de guerre. Cette raison est suffisante pour commander le *statu quo* dans le droit de la guerre maritime.

— Quant à prétendre que l'armement auxiliaire en course affaiblit les cadres et détourne des hommes destinés au service plus utile de la défense des

côtes, c'est quelquefois exact ; ce n'est heureusement pas le cas de la France.

L'Angleterre va faire les frais de cette démonstration, car c'est à cette puissance tout naturellement que l'esprit se reporte quand on discute marine. Les annales britanniques sont en effet remplies de prouesses exemplaires, d'une moralité souvent contestable, mais d'un grand enseignement pratique. Donc, prenons l'Angleterre. Disons d'elle, en passant, que sa puissance militaire imposante, en impose peut-être trop. Il ne suffit pas, pour mesurer sa force sur mer, de constater la liste interminable de ses vaisseaux ; il faut considérer de près les divers éléments de sa flotte.

Une vérité maritime d'allure paradoxale est qu'un navire de combat, différent de ses plans primitifs lors de son achèvement, à cause des progrès quotidiens de la science, dans cinq ans sera démodé, dans dix ans inutile, dans quinze ans dangereux.

Et les bâtiments vieux de 15 ans ne manquent pas dans la marine anglaise. Ne nous laissons donc pas éblouir ; car à ce défaut laissé volontiers dans l'ombre par les publicistes, s'ajoutent par ailleurs de graves dangers : la faiblesse nationale de ses équipages.

S'il fallait à l'Angleterre placer un état-major militaire, des sous-officiers et marins sur tous les bâti-

ments de commerce qui constitueraient, au besoin, des instruments de guerre, elle serait embarrassée. Nous avons eu nous-même l'occasion de constater combien son personnel manque d'homogénéité; sur sa flotte, à côté d'Anglais d'Angleterre, on trouve des Anglais de tous pays, maltais, musulmans, nègres ou créoles, indiens, etc.

L'institution de la presse qu'elle a si largement pratiquée est une preuve que le recrutement pour elle a toujours été difficile. Pour elle encore, il est certain que l'armement auxiliaire généralisé affaiblirait les cadres et dégarnirait les côtes.

Raison puissante, à notre point de vue, pour chercher à rendre plus malaisée encore cette situation.

— D'autant plus que la France a à sa disposition plus de marins qu'elle n'en pourra jamais utiliser.

Il suffit pour s'en rendre compte de jeter les yeux sur ces chiffres :

Nous comptons en service actif :

14.000 hommes, recrutement, rengagement ;

15.000 hommes, inscrits ;

9.000 hommes, réadmis ;

5.000 hommes, du cadre de maistrance.

Soit un total de 43.000 hommes.

En outre, nous avons :

8.000 inscrits, de 18 à 20 ans.

62.000 — de 22 à 40 ans.

19.000 inscrits de 40 à 45 ans.

15.000 — de 45 à 50 ans.

6.000 réservistes.

Soit $110.000 + 43.000 = 153.000$ hommes.

Or, les besoins de notre marine n'en exigent que 50.000.

Vainement l'ennemi, quel qu'il soit, pourra arrêter nos marins à Terre-Neuve, ou ailleurs, nous pouvons compter, pour l'attaque et pour la défense, sur des réserves précieuses. Ce sont nos côtes nationales de la Manche, de l'Océan et de la Méditerranée qui nous les fournissent, sans avoir à demander le secours des colonies exotiques.

C'est un réel plaisir pour nous de le constater.

— La guerre au commerce offre d'autres intérêts militaires essentiels pour le belligérant le plus faible. Cette guerre disperse les forces de l'ennemi, celui-ci, au lieu de se concentrer en masse sur un point, de provoquer l'adversaire, de l'amener malgré lui à un combat rangé, est obligé de se séparer à la recherche des corsaires, et de protéger sa navigation marchande.

Voici comment cela s'organise : les paquebots-poste, les cargo-boats, etc., ont le plus souvent des itinéraires fixes et connus. Ils relâchent pour les besoins de leur clientèle ou pour « faire de l'eau et du charbon » dans tels et tels ports ; et ils y relâ-

chent presque nécessairement, car il leur faut des conditions particulières — sécurité du mouillage, ressources d'approvisionnement, etc., qu'ils ne pourraient trouver ailleurs.

Les croiseurs corsaires, avertis par télégrammes, préparent l'embuscade. Ils stoppent à deux ou trois milles du port,* et saisissent au passage le bâtiment sans défense.

C'est à l'entrecroisement des mers, sur les passages fréquentés, dans le voisinage des détroits que l'opération est fructueuse. Pour se défendre contre ces coups invisibles, imprévus, les flottes militaires doivent battre les flots en tous sens, s'épuiser dans des raids pour lesquels elles ne sont point faites ; ce sera toujours le profit du faible.

Il faut retenir cette idée : la course est la suprême protection du faible.

Elle constitue, à peu de frais, une perpétuelle menace, correspond dans une lutte navale, à la position sur le flanc ou sur le derrière d'une armée dans la guerre terrestre ; elle produit, enfin, un effet moral immense.

Considérations politiques et économiques. — Ainsi des nécessités militaires impérieuses exigent le maintien du droit actuel.

Des considérations politiques, économiques con-

tribueront à affirmer, à renforcer ce droit davantage encore.

1^o Quels vont être les effets politiques de la guerre commerciale?

2^o Quelles conséquences économiques entraîne-t-elle?

— En l'état actuel des sociétés politiques, les gouvernements exercent une souveraineté basée plus ou moins sur l'élément populaire. La force est créatrice du droit et la force réside dans le peuple. Aussi, cette souveraineté est-elle plutôt une délégation, un mandat de la collectivité. C'est cette dernière, par conséquent, qui en réalité gouverne, puisque tout mandat peut être rétracté.

Les hommes placés en tête de la hiérarchie sociale ne peuvent pas commander longtemps contre la volonté générale; l'opinion qui se manifeste par le vote politique leur indique la voie à suivre. Tirons de là les conséquences nécessaires.

Par une guerre de course très énergiquement menée, les capitaux particuliers vont se trouver gravement atteints. Les industriels qui importent et qui exportent, les armateurs, les ouvriers dont la vie deviendra plus difficile, tout le monde sera lésé. Or, qu'est-ce que « tout le monde » aujourd'hui? C'est très généralement les électeurs. Quelle que soit l'autorité du prince ou du président, du roi ou de l'em-

perçeur, il faudra compter avec eux, ménager leurs intérêts, assoupir leurs susceptibilités.

Mais un moment viendra où, s'ils le jugent opportun, les électeurs, armés de leur bulletin de vote, groupés en phalanges étroites, signifieront nettement au gouvernement d'avoir à rentrer le sabre au fourreau à bref délai.

Leurs protestations seront comprises autant et parfois mieux que la destruction des armées nationales ; eux seuls achèveront ce que l'ennemi n'aura pu mener à bien, imposeront la paix.

C'est donc là qu'il faut frapper, c'est aux sentiments de la propriété privée qu'il faut s'en prendre : ce sera plus commode et plus sûr,

Cette guerre doit d'autant moins être tenue pour négligeable qu'elle saura même, à l'occasion, préserver de la guerre.

Que la guerre soit un mal, c'est chose jugée ; mais en même temps que mal, elle est remède ; remède à des malaises sociaux, à des haines, etc. Un remède n'est pas nécessairement défensif, il peut être préventif, c'est le cas de la guerre commerciale.

Quand les marchands, au moment psychologique de la déclaration, supputeront les dommages qu'un ennemi déterminé et armé en vue de la course va mettre à leur charge, ils réfléchiront d'abord, ressaisiront, s'ils l'ont perdu, leur sang-froid, leur

calme, constateront que la faillite, la ruine leur sont proposées, et finalement seront moins agressifs.

Leur avis sera partagé par leurs salariés, lesquels n'ont pas pour eux-mêmes le temps de réfléchir.

Des meetings s'organiseront où la bonne parole de paix servira de thème ; les hommes d'états considéreront avec soin le mouvement des esprits et s'ils peuvent éviter un conflit en conciliant à peu près la diplomatie et l'électeur, ils le feront certainement.

L'humanité, dira-t-on, a gagné une victoire. Cette simplicité peut ne pas se présenter cependant dans les faits. Admettons que les citoyens estiment une guerre nécessaire à l'honneur, utile au pays ; la guerre est déclarée.

Les Chambres ayant donné tous pouvoirs au gouvernement, en s'ajournant *sine die*, en ratifiant par avance toutes mesures prises, la voix de l'opinion est momentanément éteinte. Pour la réveiller l'ennemi fera contre le commerce une guerre acharnée.

Ayant, nous le supposons, des croiseurs rapides en grand nombre, des dépôts de charbon en lieux utiles, il pourchassera infatigablement les navires marchands, les coulera au besoin (après avoir recueilli leur équipage, bien entendu, suivant nous) et cherchera par tous les moyens à étouffer son adversaire.

Cette guerre résolument entreprise, soucieuse du

droit des neutres, mais impitoyable pour l'adversaire, ne saurait manquer son but. Elle est capable de bouleverser un pays et de provoquer des soulèvements populaires, collaboration la plus désirable pour le succès de l'ennemi.

— Ici nous ne pouvons résister au plaisir de citer un écrivain autorisé Sir Samuel Baker, qui écrit dans la « *National Review* » ce qui suit : « Nous sommes si bien habitués à voir arriver ponctuellement dans nos ports tout ce qui nous est indispensable, pour vivre et pour travailler, que l'idée ne nous vient pas que les choses puissent aller différemment. Et pourtant, il n'est pas douteux qu'aux premiers bruits de guerre imminente avec une grande puissance maritime, le prix du pain doublerait d'emblée dans toute l'Angleterre et que l'on assisterait à une panique industrielle comme on n'en a pas vu souvent. Cette panique serait parfaitement justifiée, car en l'état actuel de ses défenses, la Grande-Bretagne ne pourrait pas assurer ses approvisionnements. »

Cette déclaration de Samuel Baker est justement catégorique.

L'Angleterre n'a, en effet, dans ses greniers que pour quelques semaines de vivres : c'est la plus riche nation du monde, mais elle n'a pas de pain.

Dans le même ordre d'idées, enregistrons et gra-

vons dans nos esprits les paroles que prononça un homme de mer anglais, Lord Charles Beresford, dans son discours d'ouverture du meeting pour la défense du commerce anglais : « Chaque jour l'importation des vivres (*food*) et des matières premières s'accroissant, il devient plus important que leur délivrance soit assurée et ponctuelle. *Si jamais elle était interrompue, nous, marins, estimons que malgré des victoires possibles, dans des batailles rangées, nous nous trouverions dans une situation pire qu'après la défaite.* »

En cas de guerre et à peine les hostilités commencées, ce pays verrait se produire ce qui s'est vu déjà : la Tamise couverte de bâtiments étrangers et le taux des assurances si élevé que la navigation n'était plus possible.

Tout récemment, alors qu'une tension des rapports diplomatiques eut fait craindre, à propos de Fashoda, un conflit avec l'Angleterre, voici, d'après M. le lieutenant de vaisseau Duboc, qui en fit le calcul, combien la seule crainte de la guerre coûta aux Anglais.

La hausse du pain a été évaluée à 2.500.000 francs ; celle du charbon à 3.000.000 de francs, le surplus des primes d'assurances s'est élevé à 4.250.000 francs.

A côté des perturbations économiques graves, mais passagères, la course servira à ruiner pour

longtemps la marine de commerce. Toutes les nations jeunes et ambitieuses, qui ont une grande industrie et désirent un grand commerce, se précipiteraient à qui mieux mieux sur cette proie tout indiquée. Si la guerre durait quelques mois, les armateurs passeraient la main, des Compagnies nouvelles de navigation se créeraient, et, la paix revenue, le courant dévié des clientèles ne retournerait pas à sa première direction.

En résumé, l'utilité de la guerre de course est en raison directe du développement économique.

Les guerres sont commerciales, frappons le commerce.

Au surplus c'est l'arme naturelle de la France : car c'est l'arme du peuple qui vit de son sol, contre les peuples qui vivent du commerce.

Gardons-nous donc de l'abandonner et concluons au maintien du droit actuel.

— S'ensuit-il, qu'*a priori*, nous devons nous refuser à toute transaction, intervenant au début d'une guerre possible, transaction stipulant pour toute la durée, mais pour rien au delà, le respect de la propriété privée ennemie, sous pavillon ennemi ? Nous applaudirions, au contraire, à pareil traité, à condition de ne pas nuire aux besoins de la guerre. Le danger de généraliser une solution bonne dans certains cas, nuisible dans d'autres, nous arrêtera.

On usera de la course suivant les circonstances. Il convenait d'abord de mettre le principe à l'abri, et ce sera ensuite aux belligérants de voir si la guerre au commerce doit être un accessoire insignifiant ou un moyen décisif du triomphe.

Dans l'hypothèse d'une guerre de la France avec l'Angleterre, nous ne reviendrons pas sur nos raisons, démontrant surabondamment la nécessité de la course.

Contre l'Allemagne, cette guerre, sans grand intérêt en 1870, deviendrait aujourd'hui, et encore mieux dans l'avenir, de première importance.

Au contraire, en cas de lutte avec des puissances essentiellement continentales, Russie, Autriche, Turquie, etc., la querelle ne pouvant que se dénouer sur terre, la course deviendrait inutile.

C'est donc une question d'*opportunité*. Ne recourons pas à la guerre maritime au commerce quand elle doit être sans effets, mais encore une fois, défendons son principe !

DEUXIÈME PARTIE

LA DÉCLARATION DE PARIS

La Déclaration de Paris. — Ses motifs. — Son esprit. — Le droit actuel. — Critique. — Analyse. — Le caractère hostile. — Les exceptions. — Bateaux pêcheurs, paquebots-poste, missions scientifiques, navires hospitaliers, bâtiments à la côte, etc. — La contrebande de guerre. — Le blocus.

Ce furent primitivement les navires de guerre qui eurent mission d'interdire la mer à l'adversaire, mais les combats en ligne, l'envahissement du littoral ennemi, ne laissaient aux escadres ni les moyens ni l'occasion de courir sus aux navires marchands. Il convenait d'utiliser pour cette lutte commerciale d'autres instruments naturellement auxiliaires de la flotte militaire. C'est ce qu'on obtint en faisant appel aux bâtiments de propriété privée, armés et équipés par des particuliers, avec mandat d'écumer les mers.

Les hardis corsaires dont les intérêts personnels se trouvaient être ceux de leur patrie devinrent ainsi des « agents de la force publique » qui les autorisaient. Sans doute, ces gens ne s'embarrassaient pas

toujours du droit international. Ils ont laissé, à ce titre, une fort mauvaise réputation. Aujourd'hui, avec l'éloignement du temps, on ne les distingue pas très nettement des pirates ; c'est peut-être excessif. Pour les apprécier justement, il faut, par un retour en arrière, considérer que les sentiments du juste et de l'injuste n'étaient pas aussi répandus que dans nos époques modernes. Il n'est pas exagéré de constater que l'honnêteté est souvent chose relative, puisque l'honnêteté est un intérêt supérieur, prédominant, et qu'un intérêt est mobile, essentiellement.

Au surplus, les corsaires, s'ils s'enrichissaient des dépouilles de l'ennemi, le faisaient sous le patronage honorable de leur pavillon national, pour la plus grande gloire de ce pavillon ; qu'enfin leurs victimes, prévoyant en temps de guerre leur mauvaise rencontre, prenaient leurs précautions, étaient armées elles-mêmes, et se défendaient parfois à leur avantage. Les rôles étaient alors intervertis. En fait, les corsaires collaboraient aux opérations de guerre. Et par là ils méritent une certaine considération.

Ces réserves faites, il convient de reconnaître que cette sorte de défense comportait en elle un stimulant où les satisfactions particulières jouaient leur rôle : il paraît même que certains corsaires prenaient patente de course chez les deux belligérants à la fois. Ceux-là finissaient justement par la corde, car

s'ils faisaient double bénéfice, ils risquaient double également. Ce n'est pas une raison, toutefois, pour honnir la corporation ; il y a des criminels partout.

Enfin des abus, notamment vers la fin du ^{xviii}^e siècle, contribuèrent à faire regarder la course comme un fléau pour le commerce.

Un moyen radical était de supprimer la prise d'une manière absolue ; la mesure dépassait le but et ne fut pas adoptée. Ne pouvant prohiber la course, on la régularisa, et nous eûmes ainsi, par la Déclaration de Paris, *une régularisation de la course*, encore que les termes officiels soient : la course est et demeure abolie.

— Nous avons rapporté les circonstances qui ont amené la formule nouvelle : la renonciation de l'Angleterre et de la France, en elle-même temporaire et spéciale, à l'usage de la course.

Ce n'était qu'un prélude. Le traité du 30 mars 1856 mettait fin à la guerre de Crimée et quelques jours après, le 16 avril, les puissances représentées au Congrès de Paris signaient la déclaration suivante :

« Considérant que le droit maritime en temps de guerre a été pendant longtemps l'objet de contestations regrettables ;

« Que l'incertitude du droit et des devoirs en pareille matière donne lieu entre les neutres et les belligérants à des divergences d'opinion qui peuvent

faire naître des difficultés sérieuses et même des conflits ;

« Qu'il y a avantage, par conséquent, à établir une doctrine uniforme sur un point aussi important :

1^o La course est et demeure abolie ;

2^o Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrebande de guerre ;

3^o La marchandise neutre, à l'exception de la contrebande de guerre, n'est pas saisissable sous pavillon ennemi ;

4^o Les blocus pour être obligatoires doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du territoire ennemi. »

— Trente-quatre Etats ont donné leur adhésion, et notamment dans ces dernières années, le Japon. La signature de ce dernier n'est pas à dédaigner ; sa marine militaire est en état de faire échec aux différentes divisions européennes entretenues en Extrême-Orient. De plus, dans ces parages, la navigation marchande internationale est très active. Cette situation rendait heureuse la prohibition de la course pratiquée avant 1856 ; mais en revanche, il semble que la piraterie ne soit pas inconnue dans les mers de Chine.

— Seuls l'Espagne, le Mexique, les Etats-Unis refusent de souscrire à la réforme du Droit maritime.

L'Espagne invoque la faiblesse relative de sa marine militaire. Depuis sa dernière guerre contre les Etats-Unis, cette nation a plus que jamais besoin de la course ; sa flotte est anéantie, que lui resterait-il ? Rappelons cependant, qu'à l'occasion de ce conflit, elle renonça à user des corsaires, adoptant par là la déclaration de Paris. Cette décision étonnerait, n'étaient les conditions particulières de cette lutte :

Lutte entreprise par un pays bouleversé par les discussions, lutte menée à contre-cœur, sans énergie et sans confiance. Ni les armateurs, qui manquaient de l'enthousiasme, de l'élan nécessaire pour se risquer, eux et leur fortune, contre l'Américain, ni le gouvernement qui prévoyait l'avenir de cette aventure et escomptait par avance les dommages et intérêts à payer, n'ont voulu recourir à la course.

— Quant aux Etats-Unis, nous sommes exactement renseignés sur leurs motifs par la fameuse dépêche du secrétaire d'Etat, Marcy. Le principal argument est tiré du défaut d'équilibre entre les forces navales des divers pays. Il est trop simple, pour les forts, de renoncer à un droit, dont l'exercice est pour eux d'une importance secondaire et contre eux dangereux. La nation qui aurait conquis sur mer une situation prépondérante la soutiendrait plus sûrement par là.

Les Etats-Unis, à cause de la constitution fédérale,

de la souveraineté particulière de chaque Etat, ne peuvent facilement entretenir une armée permanente et une flotte considérable.

Sur ce point, on pense différemment aujourd'hui ; l'armée permanente s'augmente de jour en jour, la marine fait des progrès considérables, et l' « Impérialisme » modifiera de plus en plus le régime d'effacement militaire des Etats-Unis.

M. Marcy déclare qu'il leur est impossible de renoncer à la course, alors que leur ennemi pourrait avec la moitié de ses flottes bloquer les ports américains et employer l'autre moitié à enlever tous ses navires sur l'Océan. Les corsaires rendront la lutte plus égale.

« Lorsque l'honneur et les intérêts d'un pays exigent qu'il prenne une attitude hostile, il compte sur le patriotisme de ceux de ses enfants qui ne sont pas voués par état à la profession militaire, pour augmenter l'armée et la marine, de manière à être à la hauteur des circonstances qui réclament leur concours patriotique. »

Les Etats-Unis refusent donc de s'associer à l'abolition de la course. La Déclaration de Paris était à leur avis une demi-réforme. Elle ne garantissait pas la propriété privée ennemie sur mer d'une façon absolue et ne constituait à leurs yeux qu'une entrave.

« Si cependant, ajoutaient-ils, les principales puis-

sances de l'Europe s'accordent à proposer l'interdiction rigoureuse de la prise par les croiseurs armés par un Etat, de même que par les corsaires, nous sommes prêts à nous rencontrer avec elles sur ce large terrain. »

Nous connaissons les conséquences négatives des propositions américaines.

D'une façon générale, la Déclaration de Paris fut accueillie avec satisfaction ; les armateurs eurent une impression de soulagement, les philosophes aussi, car cette solennelle victoire du Droit international en faisait présager d'autres.

Les hommes d'Etat et les publicistes politiques l'apprécièrent plus sévèrement.

Quelques-uns se sont demandés si ce papier, hâtivement signé, aurait pour perpétuellement force de loi. Au parlement anglais, on a publiquement parlé de le déchirer.

Des nécessités vitales impérieuses n'exigent-elles pas, au besoin, la violation des plus formelles promesses ?

En France, quelques-uns, M. Giraud entr'autres, à l'Académie des Sciences morales et politiques (1860), se sont demandés si nous n'avions pas joué un rôle de dupe, la course ayant été, pendant deux siècles, l'auxiliaire de notre puissance navale.

Ce qui rend surtout cette opinion très soutenable,

c'est le désir manifeste de l'Angleterre de se préserver des corsaires. Elle a profité du Congrès de Paris pour réaliser ce vœu. « Toujours habile, dit M. Hautefeuille, elle a repris le vieux manteau d'humanité et de dévotion qui, déjà, lui avait servi pour obtenir le droit de visite en temps de paix, et, sous ce déguisement, elle a demandé ou fait demander au Congrès de Paris l'abolition de la course, de cette institution barbare. Elle avait sans doute oublié que ses armateurs étaient ceux qui avaient commis les plus graves excès, que jamais les cours d'amirauté n'avaient songé à les punir des crimes les plus atroces. C'est au nom de l'humanité que cette proposition a été faite..., il est si difficile de dire au nom de toute une nation : Je refuse à souscrire à une mesure d'humanité..... La proposition a été acceptée. »

M. Hautefeuille constate que le résultat appréciable de cette réforme fut d'augmenter d'une manière importante « la puissance maritime de l'Angleterre, déjà trop formidable pour le bonheur du genre humain ». Et tout cela avec la force, la magie des mots d'humanité et de civilisation !

M. Carron, député d'Ille-et-Vilaine, dans sa patriotique brochure sur la « *Course maritime* », appelle de tous ses vœux le rétablissement de la course.

Pour flatter le sentimentalisme français et radoucir les contradicteurs, il rapporte les prodiges d'héroïsme des Jean Bart, Cassard, Duguay-Trouin, Surcouf et de tant d'autres qui avaient, en vérité, la passion de l'honneur français. Pour lui, la Déclaration de Paris est une œuvre d'imprévoyance, de surprise, de légèreté, qui nuit à la France, sans servir les intérêts de l'humanité.

Il estime et conclut que nous n'avons pas le droit d'abandonner la course.

L'amiral Aube déclare nettement, en homme de guerre, que le choix des moyens possibles pour réduire l'ennemi n'est jamais une question de justice ou d'humanité. Le choix dépend des convenances dont ceux qui sont chargés de la lutte sont responsables et en jugent seuls et en dernier ressort. A son avis, l'abandon de la course compromet la défense nationale pour tout autre peuple que le peuple anglais.

Il était intéressant de connaître comment le nouveau droit maritime était jugé de l'autre côté du détroit. Lord Clarendon, à la Chambre des Lords, s'en félicita pour l'Angleterre : « Je regarde l'abolition des lettres de marque comme étant du plus grand avantage pour un peuple aussi commerçant que le peuple anglais. »

Lord Palmerston affirmait, en même temps :

« C'est nous qui avons le plus gagné à ce changement. »

D'autre part Robert Phillimore et plusieurs écrivains anglais, regrettent l'abolition de la course, en 1856. Pour ceux-là c'est une faute. Beaucoup avec eux pensent de même.

Nous supposons que la clairvoyance ne saurait faire éternellement défaut à nos voisins et qu'ils s'apercevront un jour unanimement de leur erreur : à savoir leur entêtement à rejeter le principe de l'inviolabilité, sur mer, de la propriété privée.

Un moment viendra où ils seront tentés de faire des propositions en ce sens. Dieu veuille que nous ayons ce jour-là, l'esprit de hausser les épaules, sans autre réponse.

— A notre avis la Déclaration de Paris ne mérite ni malédictions, ni glorification. Elle régularise, au point de vue des formes de la prise, une situation que la coutume aurait engendrée seule, à défaut du Droit écrit.

Voici pourquoi : la course devait nécessairement se transformer ; c'est une institution de temps lointains, qui, par la loi d'adaptation au milieu, avait, pour vivre, à se modifier avec les événements et les époques. Croyons bien que sans l'acte de 1856, les corsaires actuels n'en useraient plus, à la mode des gueux de la mer de jadis. Une modeste balancelle de 2 ou 300 tonneaux suffisait alors pour ramener quel-

que bonne prise. Aujourd'hui c'est des paquebots, des steamers de fer et d'acier qu'il faut, pour courir sus à l'ennemi. Or ces navires représentent des fortunes, sont la propriété de gens considérables, ou de compagnies puissantes de navigation. Ce serait là des garanties de moralité.

De plus la nécessité d'incorporer, en vue de la course moderne, des bâtiments marchands à la marine nationale, par voie de réquisition, location, don, prêt, etc., n'affaiblit pas sensiblement les ressources de défense et d'attaque nationale. Car les dangers que feraient courir aux corsaires les croiseurs ennemis filant 22 à 25 nœuds, seraient tels que jamais aujourd'hui, sauf rare exception, les armateurs ne solliciteraient de lettres de marque. Ils désarmeraient leurs bâtiments dans des ports neutres, si possible, et attendraient tranquilles la fin des hostilités.

Le gouvernement dans tous les cas ne doit compter que sur lui-même. La déclaration de Paris a l'avantage de mettre cette idée en valeur, mais c'est une chose qu'on aurait comprise seul.

Le gouvernement préparera donc cette guerre au commerce, par la constitution de cadres d'officiers, l'aménagement de munitions d'armes, destinés pour l'heure des hostilités aux navires corsaires. Et nous aboutirons ainsi à la création de la marine auxiliaire.

— Quant aux neutres, ils ont gagné à voir leurs droits régulièrement reconnus. En cas de conflit maritime, ils sont à l'abri, en principe au moins, de tous dommages. En principe, non en fait, car le droit de visite, fondé sur le droit de saisir la contrebande de guerre, peut s'exercer à leur rencontre avec une rigueur dont ils auraient à souffrir. Indépendamment du temps perdu pour l'arraisonnement, les neutres peuvent subir des vexations de toutes sortes : leurs papiers, leur destination, le caractère de leurs marchandises, leur bonne foi contestés.

Des soupçons plus ou moins fondés de favoriser l'ennemi entraîneront parfois la saisie de leurs navires, quitte à les relâcher plus tard, faute de preuves.

Le danger pour eux n'est pas seulement dans la vérification de leur pavillon et de leur cargaison : la variation, suivant les circonstances, de la contrebande de guerre, leur réserve des surprises. Ainsi, s'il est vrai de dire que les neutres servent de cuirasse au commerce ennemi, on peut justement supposer que comme toute cuirasse, ils reçoivent des coups.

En retour de ces dommages, les neutres bénéficieront d'une partie du commerce de transport des belligérants : ce sera leur compensation.

La déclaration de Paris ne donne aucune satisfaction complète.

Bien entendu les partisans de la course libre voudraient voir cette déclaration abrogée ; au contraire, les défenseurs des neutres voudraient la voir complétée.

Pour nous, partisan d'un juste milieu, nous combattons l'une après l'autre ces deux opinions.

Contre la course libre, nous répétons que la course ne saurait aujourd'hui être vraiment efficace entre les mains de particuliers.

Les progrès des marines militaires, la puissance de vitesse des croiseurs, rendraient cette tentative inutile ou dangereuse pour les corsaires. L'Etat seul a les moyens d'entreprendre la course, avec l'incorporation régulière des grands paquebots armés en guerre et avec ses propres croiseurs.

Si, de plus, au point de vue diplomatique, la déclaration de Paris était annulée, le droit des neutres serait moins affirmé, ce serait une cause de conflits. Pour les écarter, mieux vaut s'en tenir à la scrupuleuse exécution de l'acte de 1856.

Voilà, suivant nous, ce qui nous engage à repousser cette abrogation.

L'autre modification demandée est d'apporter à la déclaration de Paris une précision plus grande dans ses termes, pour que sa portée ne soit restreinte, ni dénaturée au gré des puissances, par une interpré-

tation variable du caractère ennemi, du blocus ou de la contrebande de guerre.

Nous croyons qu'un des caractères les plus estimables de la Déclaration de Paris c'est son abstraction même.

A cet égard nous la considérons sincèrement comme excellente.

La souplesse de cet instrument diplomatique est très heureuse, car elle autorise sans mauvaise foi, sans violation flagrante d'une solennelle promesse, une compréhension qui s'inspire des besoins du jour, de la nécessité des circonstances.

— La Déclaration de Paris parle, en effet, de navire ennemi, de blocus, de contrebande de guerre.

Qu'est-ce que la contrebande de guerre? Comment se détermine le caractère ennemi du navire? A quoi répond dans la réalité des choses le blocus?

Suivant le sens qu'on donne à ces mots, on restreint ou on développe l'exercice du droit de prise.

Considérons donc la portée, la signification française de contrebande de guerre, de caractère hostile, de blocus.

*
* *

— Avant d'entreprendre ce bref examen, mettons en relief une idée générale qui est l'idée même de toute cette étude :

Etant donnée la valeur de la prise nous devons tendre à renforcer le droit de prise.

Nous verrons que l'heureuse imprécision de la Déclaration de Paris nous permettra de faire rendre au droit de capture un large effet, sous réserve, bien entendu, des intérêts des neutres.

*
* *

Caractère hostile. — Le navire. — (a) pavillon ; b) propriétaire et emploi). — En France, suivant les instructions de 1870, la nationalité des navires « ne dérive pas seulement de celle de leurs propriétaires, mais encore de leur droit légitime au pavillon qui les couvre ».

Pour déterminer le caractère hostile du navire, il faudra donc se reporter aux règlements particuliers des puissances. Très généralement les législations subordonnent le « droit au pavillon » à la condition que la plus grande partie du bâtiment sera la propriété de leurs nationaux.

Ainsi tout bâtiment sera ennemi ou neutre suivant son pavillon.

Ce système est net et précis, trop précis peut-être, car les faits sont onduoyants, peuvent revêtir mille formes.

Un cas dans lequel il a fallu se départir de cette

rigueur logique, est celui d'une vente fictive ou réelle du bâtiment ennemi, vente intervenant au début des hostilités et ayant pour but de le mettre à couvert.

Le navire ennemi, à l'abri du pavillon neutre, sillonnerait alors les mers, sans crainte d'aucun dommage; la guerre accomplie, il retrouverait son pavillon d'origine.

Dans cet esprit, l'édit de 1778 prononce catégoriquement la nullité des ventes de bateaux consenties en vue de la guerre, pour en éluder les effets. Il exige la production d'un contrat par acte authentique.

— C'est le seul cas où le système français considère (sauf preuve valable) comme ennemi un navire portant pavillon neutre.

C'est peut-être insuffisant. Le système anglais qui s'inspire là, comme partout ailleurs, de considérations pratiques, détermine le caractère hostile, non seulement par le droit au pavillon, mais par la qualité du propriétaire, et par l'emploi du navire.

Suivant la jurisprudence britannique, malgré son pavillon, le navire sera ennemi quand son propriétaire est ennemi et le *domicile* déterminera à lui seul le caractère ennemi du propriétaire.

Ainsi, les sujets neutres domiciliés chez l'ennemi seront traités en ennemis. Ils s'y sont établis, en effet, à raison de leurs intérêts, de leur commerce

ou fonction quelconque. Leur industrie, leur richesse ne servent plus à leur nation d'origine, mais au nouveau pays d'adoption. C'est ce dernier qui reçoit leurs impôts, qui profite de leur collaboration matérielle, en cas de guerre, et cela qu'ils le veuillent ou non.

Quant à leur collaboration morale, elle ressortira souvent de cette situation. On n'emporte pas sa patrie à la semelle de ses souliers, on l'a dit. Le neutre, en effet, éloigné de cette patrie, si ses intérêts sont ceux du pays où il s'installe, verra ses liens d'affection nationale se relâcher. Comme exemple à ce sujet, n'a-t-on pas vu, dans la guerre de l'Indépendance d'Amérique, des sujets anglais prenant le parti de leurs frères cosmopolites, émigrés comme eux, au point de s'armer finalement contre les troupes anglaises ?

Quoi qu'il en soit, la théorie anglaise décide : le neutre domicilié chez l'ennemi sera tenu pour ennemi.

Nous pensons que cette appréciation n'est pas dépourvue de logique et, qu'en fait, elle peut être très utile pour atteindre plus sûrement les forces vives de son adversaire, but même de la guerre commerciale.

La jurisprudence française l'a toujours rejetée. Il y a peu à supposer qu'elle se départisse à l'avenir de cette attitude.

Pour nous, nous avouons que la doctrine anglaise est séduisante ; nous souhaiterions même de la voir adoptée en France.

L'emploi du navire. — Suivant cette même doctrine, indépendamment du pavillon et du propriétaire, *l'emploi du navire* peut lui imprimer le caractère ennemi.

Par cette expression, *emploi du navire*, on pourra considérer l'engagement des navires neutres dans la navigation ou le commerce ennemi comme leur attribuant *de facto* le caractère hostile.

Nous ne voulons pas parler ici (chose que nous verrons plus loin), de la contrebande par analogie, c'est-à-dire, entre autres choses, l'emploi d'un navire neutre au transport de troupes et de dépêches ennemies, transport qui peut entraîner la saisie. Il s'agit simplement du fait, par les neutres, de mettre leur marine à la disposition du commerce ennemi.

Nous voudrions préciser mieux que ce serait difficile, les auteurs anglais accumulant eux-mêmes à plaisir des obscurités impénétrables sur ce chapitre.

L'idée générale est la suivante : il ne faut pas que les neutres profitent des entraves de la guerre, prennent la place et le rôle de l'ennemi dans le commerce maritime, car l'objectif de la guerre de course ne peut plus être satisfait.

Par exemple, si des armateurs neutres jouissent des avantages et faveurs des sujets ennemis, ils seront compris, enveloppés dans le commerce ennemi et susceptibles de ce fait d'être saisis.

Quel que soit notre désir de voir s'étendre de plus en plus le droit de capture, nous ne pouvons faire nôtres des idées aussi vagues et aussi inquiétantes.

La Déclaration de Paris serait par là abolie en fait. Si nous désirons son maintien à cause des facilités qu'elle laisse encore aux belligérants, nous l'avons dit, c'est sous réserve absolue du droit des neutres. Or, cette doctrine de *l'emploi du navire* est vraiment trop dangereuse pour les neutres. Avec des subtilités et un grain de mauvaise foi, il n'y aurait plus de commerce neutre ; tout commerce serait ennemi.

— Certains aperçus, cependant, de cette théorie de l'emploi paraissent bons à retenir. Ainsi en est-il de l'immixtion de la marine neutre dans le service du cabotage, généralement réservé aux ennemis sur leurs côtes nationales. Le cas entraîne la saisie des bâtiments neutres, cela nous paraît justifié, car si les neutres peuvent faire en temps de guerre ce qu'ils font en temps de paix, il est excessif qu'ils bénéficient des époques troublées pour se livrer à une navigation normalement fermée pour eux.

En résumé, le caractère hostile du navire n'est pas déterminé par la Déclaration de Paris. Il semble

que le système français pourrait étendre ce caractère : 1^o Au navire neutre dont le propriétaire est domicilié chez l'ennemi ; 2^o Aux bâtiments neutres affectés au cabotage ennemi.

La cargaison. — Même imprécision de l'acte de 1856 sur le caractère de la cargaison. Là encore le système français fait fléchir les intérêts de la guerre, pour le triomphe des principes abstraits. La marchandise est déterminée par la nationalité du propriétaire. Et cette nationalité est établie, indépendamment des papiers du bord, par tous les moyens possibles.

Si une marchandise change de main, *in transitu*, et devient neutre, d'ennemie qu'elle était, par le transfert du connaissance, le droit de prise ne s'exercera plus.

Et cela sous prétexte que la liberté des conventions reste entière, et ne saurait être modifiée par l'état de guerre. Avec le système anglais, il est beaucoup plus fondé de conserver à ces marchandises le caractère ennemi.

Il doit en être de même pour les marchandises mises, par des stipulations contraires à l'usage, à la charge et au péril de l'expéditeur. Cette clause, si l'on n'y remédiait, deviendrait de style.

— Ce rapide exposé du caractère hostile indique deux tendances bien opposées dans les principes

qui président à la détermination du caractère ennemi : la tendance française, la tendance anglaise.

La première paraît trop libérale ; l'autre pratique, rigoureuse et bien britannique.

La première entraîne les plus larges concessions aux neutres et un certain affaiblissement dans les moyens de la guerre.

La seconde la violation au besoin de tous les intérêts, un développement dans ses ressources militaires.

Mais la guerre n'a pas besoin d'être généreuse ; c'est la paix qui doit l'être.

La guerre ne doit pas être non plus impitoyable.

Alors, adoptons, là encore, la bonne théorie du juste milieu. Inspirons-nous des pratiques anglaises, en ce qu'elles ont d'efficace, pour en rejeter ce qu'elles ont d'outré, de dangereux, de mauvaise foi.

Des formules françaises, retenons l'humanité, la grandeur d'âme ; mais gardons-nous d'aller trop loin, de favoriser, dans la guerre, des neutres qui se réjouissent peut-être de compter les coups, pour en retirer tous les profits.

Défendons-nous, c'est là la vraie moralité !

Exceptions. — La prise maritime déjà restreinte par le droit des neutres, l'est encore par l'admission

de certaines exceptions. — Liberté des bateaux de pêche. — Navires à la côte, etc.

L'examen de ces exceptions nous permettra de poursuivre ici notre idée générale d'*extension du droit de saisie*.

On a considéré que l'application rigoureuse de ce droit pouvait dans quelques cas être soit inhumaine, soit inutile aux opérations et au succès de la guerre.

Sous l'influence de ces considérations, différentes exceptions au droit de prise ont été admises ou proposées.

Ce sont : 1^o les bateaux pêcheurs ; 2^o les bâtiments naufragés ; 3^o les paquebots-poste ; 4^o les bateaux hospitaliers ; 5^o les navires de cartel ; 6^o les navires en mission scientifique.

.

Les bateaux pêcheurs. — L'exemption comprend les canots, chaloupes, côtres, etc., dont les dispositions d'armement, la dimension, n'autorisent que la navigation côtière. Elle comprend, en outre, l'équipage, la cargaison de poissons, les engins de pêche.

C'est un usage fort ancien, presque universel, qui met les pêcheurs à l'abri de la capture, et cette immunité est basée sur les appréciations suivantes : la

petite pêche alimente la population nombreuse et pauvre des côtes. Enlever à tous ces gens-là leur seul moyen d'existence, c'est les réduire à la famine : d'une part la valeur de leurs bateaux est insignifiante, d'autre part leurs souffrances seraient sans profit pour personne.

« Paisibles et inoffensifs, comme le dit M. Ortolan, ceux qui exercent cette pêche, parmi lesquels on voit souvent des femmes, peuvent être appelés les moissonneurs des mers territoriales, puisqu'ils se bornent à en récolter les produits. »

Ils n'est pas facile de repousser une exception réclamée au nom de l'humanité.

Pendant considérons qu'en temps de guerre tout bâtiment est suspect. La moindre embarcation peut agir par surprise et mettre une torpille sous les flancs d'un vaisseau.

De plus, dans les opérations, il est essentiel que l'ennemi ne soit pas renseigné ; les bateaux pêcheurs constituent à cet égard un danger. Il leur est trop facile de se glisser par la brume, au travers des escadres ; n'ayant rien à craindre, ils pourraient tout oser. En cas de blocus, les pêcheurs pourraient rendre de signalés services à leurs nationaux, en faisant sous couleur d'un travail paisible un espionnage efficace.

Aussi, nous pensons que la sévérité des règlements

à leur sujet devrait être renforcée, et modifiant la coutume, que la séquestration de leurs bateaux soit autorisée en règle générale, sauf à les restituer à la fin des hostilités, avec leurs engins de pêche.

Les pêcheurs, dans ce cas, seraient retenus prisonniers, car il est évident qu'au besoin, ils seraient aptes comme tout matelot au service maritime militaire.

*
* *

Les bâtiments naufragés. — On a demandé l'exemption de la prise en faveur des bâtiments à la côte ou en relâche pour avaries. Nul Etat, jusqu'ici cependant, n'a donné d'assurances quelconques à leur sujet.

Nous ne voyons pas précisément sur quoi reposerait cette immunité. On dit : « La justice le permet, la grandeur d'âme le défend. » En réalité, si les feux des balises et des phares sont éteints par nécessité de guerre, les marines étrangères en sont prévenues; libre à elles de ne pas s'aventurer dans des parages dangereux.

Quant à la tempête et aux accidents, c'est là l'utile collaboration des choses; ce sera autant de travail en moins pour les croiseurs corsaires.

*
* *

Les paquebots-poste. — On a insisté sur le caractère particulier de ces instruments, qui entretiennent

la vie intellectuelle, pour leur éviter l'embargo, l'arrêt ou la prise.

C'est aussi au nom des neutres (dans les cas où les paquebots-poste ennemis assurent la correspondance entre un pays belligérant et un pays neutre ou entre deux pays neutres) qu'on propose ce traitement de faveur. Nous pensons que le droit de la guerre n'a pas à s'arrêter à ces considérations. Les paquebots-poste sont souvent les plus fins marcheurs de la marine marchande, appartiennent généralement à de grandes compagnies subventionnées; ils peuvent avoir une grande valeur militaire. Cela suffit pour écarter les propositions de sauvegarde à leur égard.

*
* *

Les navires-hôpitaux. — La dernière conférence de La Haye a résolu la question dans les dix articles qui suivent, dont on sait l'esprit mais dont on connaît moins le texte précis.

ARTICLE PREMIER.—Les bâtiments-hôpitaux militaires, c'est-à-dire les bâtiments construits ou aménagés par les États spécialement et uniquement en vue de porter secours aux blessés, malades et naufragés, et dont les noms auront été communiqués, à l'ouverture ou au cours des hostilités, en tout cas avant toute mise en usage, aux

puissances belligérantes, sont respectés et ne peuvent être capturés pendant la durée des hostilités.

Ces bâtiments ne sont pas non plus assimilés aux navires de guerre, au point de vue de leur séjour dans un port neutre.

ART. 2. — Les bâtiments hospitaliers, équipés en totalité ou en partie aux frais des particuliers ou des sociétés de secours officiellement reconnues, sont également respectés et exempts de capture, si la puissance belligérante dont ils dépendent leur a donné une commission officielle et en a donné les noms à la puissance adverse à l'ouverture ou au cours des hostilités, en tout cas, avant toute mise en usage.

Ces navires doivent être porteurs d'un document de l'autorité compétente déclarant qu'ils ont été soumis à son contrôle pendant leur armement et à leur départ final.

ART. 3. — Les bâtiments hospitaliers, équipés en totalité ou en partie aux frais des particuliers ou des sociétés officiellement reconnues de pays neutres, sont respectés et exempts de capture, si la puissance neutre dont ils dépendent leur a donné une commission officielle et en a notifié les noms aux puissances belligérantes à l'ouverture ou au cours des hostilités, en tout cas, avant la mise en usage.

ART. 4. — Les bâtiments qui sont mentionnés dans les articles 1, 2 et 3 porteront secours et assistance aux blessés, malades et naufragés des belligérants sans distinction de nationalité.

Les gouvernements s'engagent à n'utiliser ces bâtiments pour aucun but militaire.

Ces bâtiments ne devront gêner, en aucune manière, les mouvements des combattants.

Pendant et après le combat, ils agiront à leurs risques et périls.

Les belligérants auront sur eux le droit de contrôle et de visite ; ils pourront refuser leur concours, leur enjoindre de s'éloigner, leur imposer une direction déterminée et mettre à bord un commissaire ; même les détenir, si la gravité des circonstances l'exigeait.

Autant que possible, les belligérants inscriront sur le journal du bord des bâtiments hospitaliers les ordres qu'ils leur donneront.

ART. 5. — Les bâtiments-hôpitaux militaires seront distingués par une peinture extérieure blanche avec une bande horizontale verte d'un mètre et demi de largeur environ. Les bâtiments qui sont mentionnés dans les articles 2 et 3 seront distingués par une peinture extérieure blanche avec une bande horizontale rouge d'un mètre et demi de largeur environ.

Les embarcations des bâtiments qui viennent d'être mentionnés, comme les petits bâtiments qui pourront être affectés au service hospitalier, se distingueront par une peinture analogue.

Tous les bâtiments hospitaliers se feront reconnaître en hissant, avec leur pavillon national, le pavillon blanc à croix rouge, prévu par la Convention de Genève.

ART. 6. — Les bâtiments de commerce, yachts ou embarcations neutres, portant ou recueillant des blessés, des malades ou des naufragés des belligérants, ne peuvent être capturés pour le fait de ce transport, mais ils restent exposés à la capture pour les violations de neutralité qu'ils pourraient avoir commises.

ART. 7. — Le personnel religieux, médical et hospitalier de tout bâtiment capturé est inviolable et ne peut être fait prisonnier de guerre. Il emporte, en quittant le navire, les objets et les instruments de chirurgie qui sont sa propriété particulière.

Ce personnel continuera à remplir ses fonctions tant que cela sera nécessaire, et il pourra ensuite se retirer lorsque le commandant en chef le jugera possible.

Les belligérants doivent assurer à ce personnel tombé entre leurs mains, la jouissance intégrale de son traitement.

ART. 8. — Les marins et les militaires embarqués blessés ou malades, à quelque nation qu'ils appartiennent, seront protégés et soignés par les capteurs.

ART. 9. — Sont prisonniers de guerre les naufragés, blessés ou malades d'un belligérant qui tombent au pouvoir de l'autre. Il appartient à celui-ci de décider, suivant les circonstances, s'il convient de les garder, de les diriger sur un port de sa nation, sur un port neutre ou même sur un port de l'adversaire. Dans ce dernier cas, les prisonniers ainsi rendus à leur pays ne pourront servir pendant la durée de la guerre.

ART. 10. — Les naufragés, blessés ou malades qui sont débarqués dans un port neutre, du consentement de l'autorité locale, devront, à moins d'un arrangement contraire de l'État neutre avec les États belligérants, être gardés par l'État neutre, de manière qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part aux opérations de la guerre.

Les frais d'hospitalisation et d'internement seront supportés par l'Etat dont relèvent les naufragés, blessés ou malades.

Ainsi l'immunité des navires-hôpitaux *ennemis ou neutres* est reconnue.

Pour les bâtiments neutres on pouvait se demander à première vue s'il était bien utile d'exprimer à leur égard, dans leur rôle hospitalier, une immunité dont ils jouissent normalement.

Dans la discussion née à ce sujet, on a justement fait remarquer que ces neutres intervenant dans des opérations de guerre, auraient pu être considérés comme en dehors d'une stricte neutralité, et par conséquent susceptibles de capture.

Ce point est éclairci. Nous devons nous féliciter de cette extension de la Convention de Genève à la guerre maritime.

Les sociétés de secours ayant désormais la parfaite connaissance de leurs droits et devoirs, développeront leurs moyens en conciliant l'humanité avec les besoins de la guerre.

*
* *

— Quant aux deux autres exceptions au droit de prise, en faveur des *navires de cartel*, et des *vaisseaux en mission scientifique*, on peut y souscrire aisément. Les premiers en procédant au transport des prisonniers de guerre échangés, les autres en poursuivant des voyages d'étude dont le bénéfice

rejaillira sur tout le monde, peuvent justement revendiquer l'immunité.

Ces concessions faites à l'esprit de justice, à la pitié, nous concluons que toutes manœuvres hostiles entreprises sous le couvert de ces beaux sentiments devront être rigoureusement sanctionnées par la capture.

.

La contrebande de guerre. — L'étude de la contrebande de guerre peut être faite suivant les traités, les législations particulières, la doctrine.

Restant dans le domaine des principes, nous n'alions considérer que la doctrine.

Grotius répartit les objets de commerce en trois catégories :

1^o Les objets directement utiles à la guerre. Ils sont de bonne prise ;

2^o Les objets douteux, utiles à la paix et au besoin à la guerre. Le belligérant pourra les saisir à charge d'indemnité ou de restitution ;

3^o Les objets de luxe. Ils sont libres.

D'où, suivant Grotius, deux sortes de contrebande : la première absolue, la seconde conditionnelle.

— Cette distinction a été adoptée par la majeure partie des publicistes anglais. En France, elle est au

contraire repoussée avec énergie. On ne voudrait admettre qu'une contrebande absolue, ou qu'une contrebande préalablement et expressément précisée. L'accord est difficile à réaliser, à cause de la complexité du problème.

Et l'intérêt de l'enjeu est considérable. De l'interprétation variable que comporte le mot contrebande dépendra le respect ou l'interdiction du commerce des neutres avec l'ennemi.

Or, supprimer tout ce commerce, c'est leur faire supporter bonne part du poids de la guerre ; c'est juridiquement intolérable, en fait impraticable, car les Etats neutres se coaliseraient.

Or, ne l'oublions pas, c'est au nom de l'intérêt qu'un belligérant étend la liste des objets de contrebande. Que serait alors cette théorie de l'intérêt qui, poussée trop loin, ajouterait aux difficultés d'une guerre la menace et les représailles des neutres ?

Ce serait alors le résultat vraisemblable du système britannique qui, dans sa doctrine actuelle, néglige et malmène les intérêts neutres, pour atteindre plus sûrement l'ennemi.

— Devant l'incertitude de cette situation, l'Institut de Droit international a pris à cœur de l'éclaircir.

Dans la session de Venise 1896, l'Institut restreint la contrebande à la contrebande absolue et a procédé

dans sa définition par énumération limitative. Sont contrebande de guerre : les armes de toute nature, les munitions de guerre, explosifs, le matériel militaire, les vaisseaux équipés pour la guerre, les instruments servant à la fabrication des munitions de guerre. Sont donc abolies par là toute autre espèce de contrebande, comme la contrebande relative. Le droit des neutres serait définitivement sauvegardé par la reconnaissance officielle de cette interprétation.

Nous pensons toutefois que ce droit, quelque respectable qu'il soit par lui-même, ne peut exiger des belligérants une renonciation aussi complète.

La contrebande de guerre n'est pas définie et ne doit pas l'être suivant nous : c'est dire nettement que nous adoptons la distinction de Grotius, que nous admettons à la fois la contrebande absolue et la contrebande relative.

Notre ligne de conduite à cet égard, car nous nous plaçons au point de vue français, doit être déterminée par l'opportunité.

L'opportunité qui s'inspirera, au moment d'une guerre, du caractère de l'adversaire, de l'état politique des puissances neutres, pour dicter ce qui sera et ce qui ne sera pas contrebande de guerre.

— Supposons, pour exemple, une guerre avec l'Allemagne. La lutte décisive serait sur terre ; la

guerre maritime, malgré son importance considérable, ne serait que secondaire.

Nous userions donc sur mer, envers ce pays, des armes que nous avons naturellement à notre portée ; guerre d'escadres, guerre de course. Quant à la contrebande de guerre, à part, bien entendu, la contrebande absolue, nous aurions, il nous paraît, un intérêt moindre à élargir le sens de la contrebande relative, en principe du moins.

En effet qu'est-ce qui peut entrer dans l'expression contrebande relative ? Une foule d'objets et en premier lieu les matières d'approvisionnements ; l'or, l'argent monnayé ou en barre, la houille, le fer, etc.

Or, que se propose-t-on par l'extension de la contrebande de guerre ? On se propose moins de multiplier les occasions de fructueuses saisies, que de priver l'adversaire de ressources qui lui sont indispensables.

Dans l'hypothèse particulière d'une guerre franco-allemande, ni les matières d'alimentation, ni le charbon, ni les métaux quelconques ne manquent à l'Allemagne. Nous ne serions pas désarmés et impuissants si ces différents objets de contrebande relative pouvaient librement entrer chez notre ennemi.

Dans l'énumération des marchandises de contrebande relative, nous pouvons comprendre aussi les

matières premières exotiques destinées aux industries continentales; le coton par exemple, la canne à sucre, le caoutchouc, etc.

Si dans la même hypothèse nous apprécions que l'interdiction de ces produits pourrait amener en Allemagne une crise économique ayant sa répercussion sur la guerre, nous déclarerions ces produits contrebande de guerre.

Ce sera donc toujours question d'opportunité.

— Prenons, maintenant, un conflit avec l'Angleterre. La lutte serait coloniale et maritime, essentiellement maritime. Pour être en mesure de lutter contre elle, il faudrait donner à nos forces navales sur mer l'intensité la plus grande, user le plus largement possible de nos moyens, quels qu'ils soient. (Les Anglais nous en donnent l'exemple.)

Alors, dans une impitoyable guerre de course, nous donnerions à la contrebande relative, l'interprétation la plus favorable à nos intérêts, en prohibant avant tout les matières d'alimentation, le blé, le vin, etc., et les matières premières, le coton particulièrement.

— Il faudra aussi faire varier l'étendue de la contrebande de guerre, suivant l'horizon politique; il faudra voir si les puissances neutres sont tellement vos amies ou tellement impuissantes qu'on puisse sans crainte battre en brèche, pour la durée de la guerre, leurs intérêts commerciaux.

Dans ce cas, le belligérant aura beau jeu ; il lui sera loisible de porter la prohibition absolue de tout commerce ; la contrebande dépassant ses dernières limites, comprendra même les articles de luxe.

Mais tout cela aujourd'hui serait un dangereux paradoxe.

Alors, simplement, on s'arrêtera à une juste et moyenne formule, faisant aux neutres et à soi-même une part suffisante ; mais cette part ne saurait être préalablement et définitivement faite ; pour aujourd'hui ce serait trop difficile ; pour l'avenir, trop dangereux.

— *Contrebande par analogie.* — A côté des contrebandes, absolue et relative, on comprend encore sous la dénomination de contrebande par analogie, quelques cas de transports maritimes, dont les objets ne sont pas des marchandises prohibées. Il s'agit plutôt de *secours direct* qu'un neutre prête à un belligérant.

C'est ce qu'en Angleterre on désigne par *the unneutral service* ou service de transports interdits.

Cette contrebande comprend : le transport de troupes et des dépêches de l'ennemi.

— Qu'entendre par *transport de troupes* ? Quelques soldats isolés ne forment pas des troupes ; d'autre part, le transport d'officiers supérieurs, en petit

nombre, peut avoir une importance capitale. Cette question doit se résoudre par le fait.

Bien entendu, avec l'Institut de Droit international, il faut mettre de côté « le transport de particuliers qui ne sont pas encore au service militaire d'un belligérant, lors même qu'ils auraient l'intention d'y entrer. »

Dans la guerre actuelle du Transvaal, l'Angleterre n'a pas eu à intervenir pour le fait analogue. Des volontaires isolés purent sans être inquiétés, prendre place comme passagers ordinaires à bord de paquebots français.

Les capitaines neutres ne sont pas tenus, en effet, de découvrir la qualité dissimulée de leurs passagers.

— Quant au *transport des dépêches*, c'est un fait d'une grande gravité, qui a été de tout temps l'objet des rigueurs des cours de prises britanniques.

Les belligérants ont un intérêt capital à se priver l'un l'autre de leur correspondance politique et militaire.

La connaissance de leur contenu peut modifier les plans de la guerre, en même temps que le manque de nouvelles affecte péniblement le moral des gens.

— Transport de troupes, transport de dépêches, constituent bien une assistance à l'ennemi. De ce chef ils entraînent la confiscation du navire neutre, c'est justice.

Mais cette confiscation n'est autorisée qu'en cas de flagrant délit et si armateur ou capitaine ont eu connaissance du véritable état de choses; ils auront à prouver leur bonne foi.

Le blocus. — Sa légitimité. — Son exercice. — Le blocus est la défense effective de toute communication entre les côtes et les ports d'un état ennemi et la haute mer.

Cette mesure a pour but de détruire son commerce et parfois de le réduire à la famine.

Le blocus est légitime : à tout prendre, ce moyen, qui peut être efficace, n'entraîne aucune effusion de sang, aucun de ces désastres qui accompagnent nécessairement les autres opérations de guerre.

Il tend à diminuer la force de l'adversaire, en l'empêchant de renouveler par la mer, ses provisions, les matières de son industrie, en fermant ses débouchés extérieurs. Quant à affamer l'ennemi, ce n'est ni plus triste ni plus inhumain que d'assiéger une place où s'entassent soldats, femmes et enfants.

Il n'y a entre le blocus et le siège qu'une différence de portée ; le principe est le même. Mais pour atteindre l'ennemi, on nuira aux neutres ! Aucun bâtiment ne pourra traverser le cordon de police maritime. Le commerce neutre verra ses clientèles se restreindre, sa production industrielle enrayée.

Un obstacle ainsi opposé à la navigation commerciale doit nécessairement être justifié. Aussi discute-t-on le fondement du droit de blocus.

Voici comment Hautefeuille entend ce droit : « Pour faire l'investissement ou le siège d'une place, l'attaquant s'empare de la partie du territoire qui l'avoi-sine, il en fait la conquête et en retient la possession par la présence de ses troupes : il fait défense aux étrangers de traverser cette partie de ses Etats pour entrer dans la place. Le blocus sur mer est identiquement semblable, seulement la partie du territoire envahi, au lieu d'être terrestre, est maritime. Le belligérant dispose ses bâtiments de manière à ce qu'aucun étranger ne puisse traverser sa conquête sans être exposé au feu de son artillerie, et fait défense à tous navires étrangers, *sous peine* d'être coulés ou pris, de traverser son nouveau domaine maritime. »

Le capitaine Godchot, dans son intéressant ouvrage sur « *les Neutres* », adopte l'explication de Hautefeuille.

Pour lui, les navires qui bloquent, exercent leur *imperium* sur la mer territoriale de l'adversaire, et neutralisent le sien.

Cette mer « dénationalisée » deviendrait, pour la partie au moins dominée par les canons des vaisseaux de blocus, mer territoriale du belligérant auquel ces vaisseaux appartiennent.

De là le droit d'interdire toute communication étrangère.

— Nous pensons que cette théorie de l'occupation n'est pas exacte. Une escadre ne peut, en aucun cas, détenir la mer, comme une armée occupe un territoire. Le caractère différent des milieux s'y oppose.

Si le blocus était fondé sur l'occupation, ce blocus devrait être considéré comme levé, sous le seul prétexte qu'un coup de vent aurait momentanément écarté les navires, car à cet instant ils n'occuperaient pas effectivement les côtes bloquées.

De plus, quelle sera la sanction de la violation de neutralité sur un territoire occupé? Un châtiment exemplaire et justifié.

Sur mer, la capture du bâtiment neutre peut-elle être regardée comme une punition? Il nous paraît qu'aucune idée de « peine infligée » n'entre là dedans; que cette prise est plutôt le prix d'une réparation, d'un dommage causé.

Ainsi cette assimilation du blocus à l'occupation terrestre doit être rejetée; elle est incompatible avec les conditions réelles du blocus.

La défense de communiquer par mer, pour les neutres, résulte en réalité de la neutralité même.

En continuant leur commerce maritime, ils renouvelleraient, à mesure de leur consommation, les ressources nécessaires à l'ennemi; ils alimenteraient

une guerre à laquelle ils doivent rester étrangers.

On est donc en droit de se défendre contre cette collaboration si utile prêtée à l'adversaire par les neutres.

Ainsi s'explique le blocus.

— Les belligérants, dans le but de se garder des neutres, dans les opérations de guerre, ont réagi contre eux durement.

Il faut convenir que le blocus a été souvent pratiqué en dépit de tous les droits. Comme modèle de ce genre, nous avons le blocus continental. C'était le résultat d'un mouvement de colère de Napoléon ; une furieuse boutade qu'il regretta d'ailleurs amèrement. Mais ce n'est qu'un accident dans notre histoire. C'est en Angleterre plutôt qu'on relève, dans ses annales, des prétentions persistantes à ne tenir aucun compte des plus légitimes revendications des neutres.

Pour mémoire, rappelons le traité de Whitehall du 22 août 1689, conclu entre les deux grandes puissances maritimes de l'époque, l'Angleterre et la Hollande, prétendant soumettre au blocus toutes les côtes françaises, au moyen d'une simple notification aux états neutres. Même attitude de l'Angleterre pendant la guerre de Sept ans.

En 1775, nouveau blocus sur papier des côtes de France, sous le prétexte déclaré simplement par la

cour de l'Amirauté Britannique que : « La Grande-Bretagne bloquant naturellement tous les ports de la France et de l'Espagne, elle avait le droit de tirer parti de cette situation comme d'un don accordé par la Providence. »

Lorsqu'éclata la révolution française, l'Angleterre ordonna la saisie de tous les navires neutres à destination de France. « La France, disait Pitt, doit être détachée du monde commercial. »

Dans la lutte à mort engagée sous l'Empire, ce fut une succession ininterrompue de blocus fictifs, impitoyablement sanctionnés par la saisie des navires neutres.

C'est alors qu'en réponse à ces mesures injustifiables de l'Angleterre, apparut le blocus continental.

— L'interdiction absolue de tout commerce avec l'ennemi ne saurait, en réalité, résulter d'une simple proclamation. Les états neutres souverains n'ont nullement à s'incliner devant des ordres. Il serait trop simple de recourir à des blocus de cabinets dont les neutres sont les victimes. — Il faut que les promoteurs de ces mesures de guerre prennent la charge de les faire effectivement respecter ; qu'ils occupent les lieux interdits, par une présence vigilante ; car c'est sur la force que s'appuie le droit dans les relations internationales et sans les moyens de faire reconnaître ce droit, celui-ci disparaît. « On

n'est pas roi quand on ne sait pas se faire obéir », disait Napoléon.

D'ailleurs, en présence de prétentions aussi inouïes, les neutres, indignement traités depuis des siècles, avaient fini par prendre une conscience nette de leurs droits.

— Nous avons rappelé à quels besoins répondaient les deux ligues de neutralité armée de 1780 et de 1800.

Ces manifestations des neutres avaient servi à indiquer notamment à quelles conditions ils devaient tenir les blocus pour valables. « Pour déterminer ce qui caractérise un port bloqué, on n'accorde cette dénomination qu'à celui où il y a, par la disposition de la puissance qui l'attaque avec des vaisseaux arrêtés et suffisamment proches, un danger évident d'entrer. »

Par « vaisseaux arrêtés et suffisamment proches », il semble bien qu'on entende : vaisseaux stationnaires, éloignés les uns des autres, d'une distance inférieure ou au plus égale à la double portée des canons et des facultés visuelles.

Des blocus ainsi pratiqués donnent des gages aux neutres. Ils savent que leur tentative de passer outre sera vaine ; donc ils s'abstiendront. Il ne peut plus y avoir pour eux le désir impossible de tenter la chance ; ils n'auront plus l'occasion d'être saisis.

Aussi dans la Déclaration de Paris, on aurait voulu (toujours au nom des neutres) faire passer intégrale-

ment la formule des ligues de neutralité de 1780 et de 1800.

— La Déclaration de Paris ne va pas jusque-là et donne simplement quelques éclaircissements bien fugitifs sur le blocus : « Les blocus pour être obligatoires doivent être effectifs, c'est-à-dire maintenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du territoire ennemi. »

Voilà le droit actuel.

La discussion n'est point close. Qu'entend-on par force *suffisante* pour interdire réellement l'accès du territoire ennemi ?

A première vue on se reporte à l'interprétation du blocus défini en 1780 et 1800 par les ligues de neutralité. Faudrait-il donc des navires arrêtés menaçant infailliblement de leurs canons les bâtiments neutres qui tenteraient l'aventure ?

Cette opinion est insoutenable. La marine à voile n'est plus et la navigation à vapeur ne permet plus un long stationnement en un même endroit.

En état de blocus, la flotte a en effet la moitié au moins de ses feux allumés. Elle consomme de ce fait une quantité considérable de charbon ; or, le ravitaillement n'est pas facile. Il est trop indiqué pour quelques croiseurs ennemis à marche rapide, de cueillir au passage « les charbonniers » d'approvisionnement.

Alors une partie des bâtiments du blocus devra convoier ses cargo; les vides devront être comblés, les distances entre les vaisseaux bloquant augmentées.

C'est là une difficulté de fait qu'on pourrait résoudre, en restreignant la longueur des côtes ou le nombre des ports bloqués.

Mais il est naturel que le belligérant veuille faire rendre à ses forces le maximum d'effet et il sera plutôt tenté d'étendre que de diminuer l'exercice du blocus.

De plus le stationnement devant des côtes ennemies constitue en l'état actuel des défenses maritimes un danger redoutable : ce serait se perdre que de s'immobiliser, car les navires de blocus ont à craindre ce qui n'existait pas en 1856, les torpilleurs et les sous-marins.

Les torpilleurs ayant la connaissance exacte, le point de repère des endroits occupés, profiteraient de la brume pour les attaquer. Le brouillard ou la nuit, loin de les égarer, leur serviraient de protection. Ils savent qu'à tant de milles, dans telle direction bien définie, ils doivent rencontrer l'escadre ennemie. Ils se lanceraient sur elle, avec un peu de témérité et de chance, ils seraient sûrs de réussir.

La situation est rendue plus périlleuse encore par la nouveauté entrée depuis peu dans le domaine

pratique : les sous-marins. Constamment menacé d'avoir une mine allumée sous ses flancs, l'adversaire devra-t-il rester en place ?

Remarquons à propos des sous-marins qu'une des grosses difficultés de leur application est le problème de la vision sous-marine. L'élément liquide absorbe les ondes lumineuses ; on a remédié à cela dans quelques types de sous-marins par un « affleurement » extérieur qui permet de reconnaître la position et d'assurer le pointage au moyen du gouvernail de direction. Le procédé n'est pas pratique.

Avec l'immobilisation des bâtiments, le problème est réduit et le péril augmente dans les mêmes proportions.

Donc félicitons-nous que la Déclaration de Paris n'ait pas, là encore, apporté une précision dange-reuse. Si en adoptant les dispositions des ligues de neutralité, elle avait exigé pour l'efficacité du blocus le stationnement des navires, elle serait devenue inapplicable en fait. Sur ce point au moins, elle eût dû être réformée. Il est préférable qu'elle subsiste dans son intégralité, puisqu'elle peut s'accommoder dans ses termes actuels de toutes les réformes navales intervenues et à intervenir.

— Mais alors comment interpréter le blocus effectif ?

Nous pensons qu'il faut se retourner invariablement vers la doctrine anglaise.

Les Anglais sont les maîtres de la mer ; c'est qu'ils sont bien renseignés sur les conditions de la guerre maritime. Ils consentent depuis 1856, puisque les neutres l'exigent, à opérer effectivement tout blocus. Par là, ils entendent, indépendamment de la procédure diplomatique régulière, envoyer sur les côtes bloquées des bâtiments de guerre, chargés de sanctionner sur les lieux leur défense.

Mais ils rejettent d'une manière absolue la théorie de l'immobilisation : autrefois pour la raison que cette opération exigeait un déploiement trop considérable de forces, aujourd'hui parce que c'est matériellement impossible.

Reste alors le blocus par *croisière*. Il consistera à entretenir dans les parages bloqués, une certaine flotte, évoluant sans repos à la recherche des bâtiments marchands, tentant de forcer le passage, de telle manière que le danger pour ces derniers sera « actuel et pressant ».

Ce sera là le blocus effectif.

C'est cette forme que nous devons nécessairement adopter, en modifiant l'esprit dont s'inspirait jusqu'ici la coutume française.

De cette menace actuelle et pressante faut-il déduire qu'aucun bâtiment neutre ne pourrait à l'occasion franchir la ligne de blocus ?

Si un seul navire marchand parvient à s'échapper

on ne doit pas en conclure que le blocus n'est pas effectif. Car il n'y a pas de blocus pour un capitaine déterminé à jouer son va-tout, en se glissant tous feux masqués dans le brouillard.

Cette opinion que nous faisons nôtre est celle de marins : à dix mètres l'un de l'autre deux bâtiments peuvent ne pas se voir.

Quant aux droits de prévention et de suite, en vertu desquels les belligérants peuvent saisir tout navire ayant mis à la voile pour un lieu bloqué et de poursuivre de même un bateau sorti d'un port bloqué et de le capturer jusqu'à sa destination, ce sont des conséquences naturelles du blocus fictif, non du blocus par croisière.

Il n'y a pas lieu de s'en préoccuper, ils sont abolis et justement abolis.

En résumé, les procédés modernes de la guerre maritime ne me permettent pas d'accepter, pour l'interprétation du blocus, les exigences des neutres formulées en 1780 et 1800.

Le blocus effectif doit être compris blocus de croisière.

— Un aperçu spécial de la théorie du blocus à mentionner en terminant est le suivant :

Si nous supposons, pour quelque jour, l'abolition du droit de prise sur mer, de la propriété ennemie, le blocus n'en subsisterait pas moins.

Alors, les principes actuels qui président aux rapports des belligérants et neutres, dans l'exercice du blocus, s'appliqueraient aux navires ennemis, qui, insaisissables désormais en haute mer, resteraient de bonne prise en cas de violation des parages bloqués.

Au surplus, nous avons consacré quelques réflexions sur ce mode de guerre, à cause surtout de la place qu'il tient dans l'histoire et dans la doctrine. Nous inclinons à penser que les discussions à ce sujet n'auront plus bientôt l'intérêt d'autrefois. Entre deux grandes puissances navales, comme l'Angleterre et la France, un blocus ne nous paraît guère probable. Les torpilles automobiles, torpilleurs et sous-marins le rendraient trop périlleux.

De plus, un blocus dans les conditions actuelles ruinerait l'énergie des hommes, sans cesse sur le qui vive et démolirait l'organisme de plus en plus délicat des vaisseaux de guerre.

Dans une lutte maritime coloniale, le blocus retrouverait cependant son efficacité. Les torpilleurs traversent difficilement les océans, l'ennemi serait donc mieux à l'aise.

Rappelons que la France dans cette éventualité a constitué des défenses mobiles à Saïgon, en Tunisie et en Algérie et que son programme naval comporte une sensible augmentation des torpilleurs dans ses colonies.

TROISIÈME PARTIE

LA GUERRE COMMERCIALE

La Marine auxiliaire. — La flotte de notre politique. — Destruction de la prise par torpilleurs et sous-marins.

La marine auxiliaire. — Des deux thèses pour et contre le droit de prise, nous nous sommes efforcé de faire ressortir la légitimité de la première.

Une fois le principe admis, nous avons envisagé le droit actuel, résultant de la Déclaration de Paris.

Nous avons conclu au maintien intégral de cet acte, qui, tout en affirmant le respect des neutres, laisse aux belligérants toute latitude pour se faire respecter eux-mêmes. Cela ressort de l'analyse des termes mêmes de cette déclaration.

Une ressource laissée au choix des puissances maritimes, qui permettra d'augmenter sensiblement, non plus les *objets*, mais les *moyens* de prise, est « la marine auxiliaire », ou incorporation nationale des navires marchands aux escadres, pour la durée de la guerre.

Le rôle de cette marine est de servir à de multiples utilités : viartaillement, secours aux blessés, course, etc., en renforçant notre flotte de combat.

C'est au point de vue de la course que nous nous placerons ici.

— La Déclaration de Paris dit : La course est et demeure abolie.

Il ne s'ensuivait pas que le droit de prise le fût également. Voulant simplement exprimer d'une façon formelle que la guerre était une relation d'Etat à Etat, sur mer comme sur terre, on prohibait une guerre d'individus à individus. Mais la course que les puissances abandonnaient volontairement, sous une forme, fut reprise publique et officielle sous la dénomination nouvelle de « la marine auxiliaire » concurremment à la course exercée jusque-là par les seuls croiseurs de l'Etat.

Le document initial sur cette flotte volontaire est le décret prussien de 1870, intervenu au moment de la guerre franco-allemande. Un appel était adressé à tous les navires et propriétaires de navires allemands, pour les inviter à se mettre avec leurs ressources et leurs bâtiments à la disposition de la patrie.

Les bâtiments susceptibles d'être utilisés étaient évalués ; s'ils étaient perdus pendant la guerre, leur prix payé. Les armateurs recevaient au début une somme d'argent, en manière de location ; l'Etat leur

accordait, en outre, une prime sur les prises. Officiers et matelots, choisis uniquement et sans contrôle par le propriétaire, étaient considérés, cependant, comme faisant partie de la marine de l'état.

— Sur les protestations du gouvernement français, le gouvernement britannique, saisi de la question, admit la légitimité de cette mesure.

Et cependant, les navires appartenaient à des particuliers, les équipages et officiers, recrutés librement, se partageaient des primes en cas de capture de vaisseaux ennemis.

C'était apparemment les caractères essentiels de la course. Pour justifier son appréciation, l'Angleterre déclara que les navires visés par le décret prussien étaient, ainsi que leurs équipages, au service de la marine fédérale, et que la discipline militaire y était observée.

Cette opinion était juste.

Si on s'en tient aux formes de cette marine volontaire (navires dont la propriété n'est pas transférée à l'Etat, mais reste aux armateurs, primes au capteur, etc.), on est tenté d'y voir une violation de la Déclaration de Paris, un rétablissement de la course.

Il n'en est pas ainsi, en effet. Le 24 juillet 1870, parut le décret prussien qui créait cette flotte auxiliaire.

Or, quelques jours auparavant, le 18 juillet 1870

le roi de Prusse décidait que les navires de commerce français ne seraient pas sujets à être saisis et confisqués par les vaisseaux de la marine fédérale, sauf les cas où les navires neutres eux-mêmes encourraient la capture.

L'objectif des croiseurs auxiliaires allemands était donc de courir sus aux *croiseurs de guerre* français.

Est-ce là le caractère de la course privée, abolie en 1856 ?

Evidemment non !

Et, remarquons-le, l'ordonnance du 18 juillet 1870 ne fut révoquée que le 12 janvier 1871, par un décret qui autorisait la confiscation des navires marchands ennemis.

Ce décret, intervenu si tardivement, indique bien que, dans l'esprit du gouvernement allemand, la flotte volontaire devait s'en tenir strictement à des opérations de combat et de guerre, et ne point poursuivre la navigation française de commerce.

D'ailleurs, cette tentative ne réussit pas. Les armateurs, malgré les avantages proposés, ne firent point d'offres.

Mais l'idée en soi était bonne. Elle fut reprise, et la marine auxiliaire est aujourd'hui partout admise.

Respectueux de l'engagement de 1856, les puissances représentées au Congrès de Paris ont affirmé mieux que jamais l'abolition de la course privée,

qui ne doit plus reflleurir, puisqu'elle est remplacée.

Les conditions légales d'incorporation des navires marchands aux escadres nationales doivent dépendre non pas du droit interne, sous prétexte que « chacun est maître chez soi », suivant l'expression de M. Desjardins, mais bien, comme le dit M. Guiheneuc, dans « *La marine auxiliaire* », du droit international.

Dans le premier cas, il serait trop facile, par des primes assurées à l'armateur, de faire revivre un mode de guerre aboli.

Ce qu'il faut pour respecter l'esprit de la Déclaration de Paris, c'est faire une assimilation intégrale de la marine auxiliaire à la marine militaire.

Les états-majors, notamment, devront se recruter parmi les officiers de l'Etat en activité ou en réserve. La discipline régnera strictement. Les prises seront propriété de l'Etat.

Les gouvernements se sont à bon titre préoccupés de développer cette branche de leur marine.

L'Angleterre, notamment, s'est assuré le concours des grandes compagnies. Par de fortes subventions, elle aurait, en cas de guerre, trente paquebots rapides à sa disposition. Ils seraient convertis en croiseurs.

Pour faciliter l'utilisation militaire de ces navires, les compagnies ne construisent que sur des plans approuvés par l'Amirauté.

La moitié de leurs équipages est engagée parmi les réservistes de la marine royale.

Afin de mettre une fois pour toutes l'esprit de lucre de côté, l'Angleterre achète ou loue, au début des hostilités, les navires qu'elle emploiera à la guerre.

Les prises sont le bénéfice de l'Etat. En Russie, la marine volontaire, appartenant à des particuliers, a, dès les temps de paix, une organisation militaire très entendue. Elle est subventionnée par l'Etat et commandée par des officiers impériaux ; des sous-officiers instruisent et entraînent les hommes en vue des hostilités.

L'adaptation est si bien réalisée que Hall considère ces bâtiments comme assimilés d'une façon permanente à la flotte militaire.

Cette exagération indique bien quelles garanties peuvent offrir, dans une guerre de course, ces navires volontaires.

Pour la France, un simple ordre de réquisition mettrait sous l'autorité du ministre de la Marine nos grands paquebots, notamment ceux de la Compagnie des Messageries Maritimes et de la Compagnie Transatlantique. Les deux sociétés sont subventionnées et soumettent leurs plans de construction à une commission d'ingénieurs et d'officiers. Une indemnité du gouvernement serait le seul prix de cette collaboration.

Somme toute, cette organisation est à peu près celle de l'Angleterre.

On peut dire de ces différents types de marines auxiliaires qu'ils sont irréprochables.

Cette réserve navale est un pendant de notre armée territoriale, l'une et l'autre contribuent au même titre à la défense du pays.

Désormais pour être logique, la guerre commerciale devrait incomber aux paquebots ; aux navires de guerre le combat.

La course et le combat demandent, en effet, des aptitudes différentes.

Les commandants de la marine marchande feront efficacement une course d'Etat, comme ils faisaient jadis une course privée.

Ils éviteront le combat avec autant d'acharnement que mettront les croiseurs ennemis à le rechercher. Leur point d'honneur sera de fuir pour éviter les avaries. L'Etat a trop grand besoin de leurs services.

Quant aux navires destinés à écumer la mer, leur qualité essentielle sera la vitesse. La vitesse est un facteur nouveau, un progrès tout récent qui permet des combinaisons auxquelles on ne pouvait songer autrefois. La vitesse qui remplace la quantité des navires, qui multiplie la faculté des transports.

Le nombre anéantit, disait Nelson.

Aujourd'hui la vitesse anéantit le nombre.

Par la vitesse, les vaisseaux semblent jouir à la fois, et de l'ubiquité et de l'invisibilité. L'ennemi les suppose partout sans les voir jamais.

A peine les hostilités commencées, on pourra à bref délai transporter une armée de défense dans les colonies, ou une armée d'invasion chez l'ennemi.

Enfin, par la vitesse, à son gré, on trouvera ou on évitera l'adversaire.

Aussi c'est à la vitesse plus qu'à la construction qu'on doit distribuer des primes. Il ne faut pas subventionner particulièrement le tonnage : un grand voilier ne vaut pas un vapeur deux fois plus petit. Le vapeur fait trois voyages, pendant que le voilier en fait un.

A ce propos, constatons combien mal on apprécie notre marine marchande, quand on s'en réfère au tonnage. Nos constructions à la voile diminuent, tandis que le nombre de nos vapeurs augmente.

Si l'on compte en tonneaux, le rapprochement avec les autres puissances maritimes est alarmant. Pour juger par comparaison, il faut compter trois voiliers contre un vapeur. On se rend compte par là que nos distances se maintiennent.

Donc, économiquement comme militairement, la vitesse et la mobilité de la navigation de commerce sont indispensables.

— Nous disions qu'en bonne logique, ce sont nos

grands paquebots, légers et bons marcheurs, qui devraient assurer la guerre au commerce, guerre de surprises et de raids.

En fait, il ne peut en être ainsi. Ils sont en quantité insuffisante pour supporter cette charge. Pour remédier à cela, nous avons en France, avec les croiseurs cuirassés qui escortent les escadres, les croiseurs dits « corsaires », destinés particulièrement à la poursuite des vaisseaux marchands ennemis. Ils appartiennent, bien entendu, à la marine permanente.

La flotte de notre politique. — Après ces quelques considérations sur la marine auxiliaire, la question agitée : *Comment peut s'exercer le Droit de prise*, nous conduit à examiner les moyens dont nous disposons en France pour user de ce droit.

Suivant l'importance qu'on attachera à la capture, suivant qu'on la considérera comme une garantie essentielle du succès, ou comme un accessoire imparfait dans les guerres navales, on développera plus ou moins les instruments de prise.

Nos différents projets de construction dénotent à cet égard la plus regrettable indécision.

Certains ministres de la marine, sans dénier à la guerre commerciale toute utilité, apprécient qu'elle ne saurait amener à merci ou à composition un

ennemi déterminé ; donc, que pour faire honorable figure sur mer, nous ne devons compter que sur nos grands cuirassés.

Sur ces bases, on élabore des programmes réalisables dans une période d'environ dix années ; on travaille pour l'avenir à la mise à l'eau de quatre à six cuirassés.

Arrive un nouveau ministre qui considère sous un angle différent les luttes maritimes ; les constructions commencées s'achèvent péniblement ; celles à l'état de projets sont remplacées par d'autres types de vaisseaux. C'est ainsi que nous en arrivons à posséder en France autant de modèles que d'unités de guerre.

Une idée générale et fondamentale manque : on ne se demande pas quels sont nos besoins ? Où est le salut ? On cherche quel navire étranger allons-nous copier ?

La « nouvelle école maritime » et son chef, l'amiral Aube, frappés de l'incohérence et du péril de cette situation, ont voulu faire découler la composition de la flotte de principes rigoureusement méthodiques. Cette école désire la mise de côté définitive des grands cuirassés au profit des constructions plus légères, des croiseurs chargés d'une guerre au commerce impitoyablement faite.

L'objectif d'une flotte est, en effet, d'être maîtresse

de la mer. On ne fait pas la guerre pour être battu. Or, affirme la nouvelle Ecole, les cuirassés sont impuissants puisqu'ils ont tout à redouter des torpilleurs.

Ils ne peuvent pas, par exemple, mouiller la nuit dans des rades ouvertes sans s'exposer à se perdre.

Il faut donc avoir des ports fermés où les navires de combat pourraient se reposer en sûreté.

Peut-on alors parler de commander la mer et de ne pas la commander, selon les heures de jour ou les heures de nuit ?

L'amiral anglais Colomb¹ dit à ce sujet que l'Angleterre, créatrice du grand cuirassé, « a toujours soutenu le navire du type qu'elle a produit elle-même. Elle a subi avec horreur et indignation la menace que les progrès constants des torpilleurs rendaient de plus en plus inquiétante pour son type de vaisseau de guerre. »

On en déduit logiquement l'inutilité des escadres. Et sur cette conclusion, on se retourne vers la seule guerre possible, la guerre de course.

Dans le même sens, l'amiral Jurien de la Gravière, dans la *Conquête de l'Océan*, déclare que : « Toute nouveauté qui menace les colosses et tend à émanciper les moucheron est un progrès dont la marine française ne saurait trop tôt s'emparer ; car il n'en

¹ Conférence, 8 juin 1897.

faut pas davantage pour doubler en quelques années ses forces et sa puissance. »

L'amiral ajoute : « Les éléphants gardèrent pendant près d'un siècle leur poste de bataille, ils durent battre en retraite devant la légion romaine. Les vaisseaux cuirassés finirent bien aussi par disparaître. »

Faisons remarquer que ce marin, sans appartenir absolument à la nouvelle école, s'y rattache cependant et est d'accord avec elle sur les points essentiels de sa doctrine.

Si c'est à la guerre de course qu'on doit aboutir finalement, il faut organiser cette guerre résolument ; construire spécialement des « croiseurs-corsaires » pour l'attaque et des canonnières de faible tirant d'eau, des torpilleurs et sous-marins pour la défense des côtes.

Les navires nouveaux auront une vitesse de 20 ou 22 nœuds, avec pour 25 à 30 jours de charbon dans leurs soutes.

Associés à la marine auxiliaire, ils sèmeront la terreur dans le commerce ennemi.

Cette menace qui vise spécialement l'Angleterre a provoqué de nombreuses controverses parmi les publicistes anglais.

L'un d'eux, le major Ch.-A. Court, en a considéré les conséquences dans le « *Nineteenth Century* »

(janvier 1897). Cet écrivain traite cette grave question avec l'humour inquiétante d'un homme sûr de lui.

On parle bien en France, dit-il, en substance, de ruiner notre commerce maritime, de nous couper les vivres, on parle de croiseurs écumant les mers et détruisant dans tous les océans nos navires sans défense ; on parle de tout, excepté d'une chose : de ce que ferait la marine britannique.

— Nous constatons, qu'en effet, nous n'en parlons pas assez de ce que ferait cette marine. Peut-être n'y pense-t-on pas suffisamment non plus.

Car la guerre de course est une guerre difficile : rejoindre et capturer les vaisseaux ennemis est réalisable pour des croiseurs rapides ; mais ce n'est pas tout : quoi faire de la prise ? Revenir dans un port national en conformant sa marche sur celle généralement lente des bateaux marchands, c'est s'exposer à être rallié par des croiseurs ennemis. De plus des croisières opérées par l'ennemi au large de ces ports en rendent l'accès malaisé.

Enfin et surtout il faut aux « croiseurs-corsaires » des points d'appui pour se ravitailler surtout en charbon.

La possibilité du ravitaillement est, au point de vue technique, l'argument le plus dangereux contre l'exercice du droit de prise.

Pour résoudre le problème, on a proposé différentes solutions : *a)* points d'appui dans des lieux fortifiés, choisis en raison de leurs qualités géographiques ; *b)* dépôts de ravitaillement dans des endroits secrets, connus des seuls commandants de croiseurs ; *c)* ravitaillement sur rendez-vous, en mer, par cargo-boats.

— *Les points d'appui* et de refuge pour se ravitailler et fuir l'ennemi devraient, pour répondre parfaitement à la conception, être situés à proximité des grandes routes maritimes, au fond de rades dont les eaux hautes et sûres permettraient le mouillage de tous les bâtiments ; rades défendues par des montagnes où s'installeraient des batteries d'artillerie. On y trouverait enfin tout le matériel nécessaire aux réparations, l'eau, le charbon, les vivres.

C'est ce qu'on appelle des « *coaling stations* ».

On comprend que toutes ces exigences ne se trouvent pas pleinement satisfaites par les points d'appui dont nous disposons, ou disposerions au besoin.

Il s'est agi d'utiliser dans ce but Bizerte, Saïgon, la baie de Kouang-Tchéou (on y travaille actuellement), Porto-Vecchio, Dakar, Cheik-Saïd.

La difficulté surtout est de se mettre à l'abri des escadres ennemies.

Dans l'hypothèse d'une guerre avec l'Angleterre, des marins affirment que ne disposant pas dans ces

endroits de torpilleurs, torpilles automobiles, etc., nous ne pourrions être sûrs d'y résister aux cuirassés anglais.

Cette opinion paraît fondée. A part Bizerte, qui sera facilement inexpugnable et qui au surplus compte une station de torpilleurs, les autres points, à moins d'y consacrer des sommes considérables, seraient très menacés.

Les coaling-stations paraissent cependant la meilleure manière d'assurer l'exercice de la guerre commerciale.

— Des deux autres moyens proposés (*ravitaillement dans des lieux secrets, ravitaillement sur rendez-vous, par cargo-boats*), le premier est naïf, l'espionnage et le télégraphe auraient rapidement informé l'ennemi ; le second présente de graves obstacles : le transbordement en mer par tous les temps, du charbon et de l'eau et le danger pour les charbonniers d'être capturés eux-mêmes.

Voilà quelques considérations qu'inspire l'article du *Nineteenth Century* dont nous parlions.

Il nous sera permis de ne pas apporter dans le débat une opinion définitive.

Les marins étant eux-mêmes en complet désaccord sur la question, nous ne pouvons que signaler un problème se rattachant directement à notre étude de principes.

Quoi qu'il en soit, les difficultés sont grandes, de cette guerre considérée comme inefficace et secondaire par les uns, décisive au contraire pour les autres; il s'ensuit que nous n'avons plus aujourd'hui de ligne de conduite bien tracée.

C'est là un péril qu'on ne saurait trop dénoncer. Il est évident qu'il faut, au plus vite, se déclarer pour la guerre d'escadre ou pour la guerre de course.

C'est un dilemme.

— On pourra nous opposer que rien ne nous oblige à nous consacrer à un seul genre de lutte, que la France est en mesure de mener de front ces deux guerres. Malheureusement, cela nous paraît inexact, voici pourquoi :

Nos crédits de la marine, quoique considérables et pesant souvent d'un poids dont on se plaint en France volontiers, ne sont pas en rapport avec la tâche écrasante qu'on demande à cette marine. Contre l'Angleterre, nos escadres superbes de vaillance et d'entrain, sont insuffisantes comme quantité.

Pour nous mettre en posture de lutter avec avantage contre elle, il faut tenter soit de diminuer les différences en cuirassés, soit d'organiser la guerre commerciale à outrance, avec des points d'appui. Une seule de ces alternatives absorbe, et au delà, toutes nos ressources. Il faut donc choisir.

Cette interrogation nettement posée exige une prompte réponse.

La destruction des prises par croiseurs, torpilleurs et sous-marins. — Frappés de l'importance de la « course d'Etat », des marins ont voulu donner à cette guerre plus d'ampleur encore, plus d'envergure, en y affectant à côté des croiseurs, les torpilleurs et les sous-marins.

Il ne s'agissait plus de capturer, mais de détruire. « Brûlez, coulez », deviendrait la consigne.

Avant d'apprécier suivant le droit des gens et le droit de la guerre, les péripéties de cette lutte extra-moderne, rappelons les principes généraux relatifs à la *destruction de la prise*.

La destruction est une solution radicale qui constitue suivant tous les règlements maritimes d'Europe, une exception.

En effet, indépendamment des marchandises neutres sur navire ennemi, marchandises qui seraient perdues par là, le transbordement total des équipages et passagers n'est pas toujours possible. Enfin de multiples raisons de fait et de droit ont fait rejeter le principe, sauf à recourir à la destruction en cas de force majeure, déterminés préalablement.

Les instructions françaises de 1870 disent, à ce sujet, qu'un croiseur ne peut détruire sa prise que

lorsque sa conservation compromettrait sa propre sécurité ou le succès de ses opérations.

Chez les Anglais, même caractère exceptionnel de la destruction.

— L'Institut de droit international (règlement international des prises maritimes) déclare qu'il sera permis au capteur de brûler ou de couler bas le navire saisi, après avoir fait passer à bord équipage et passagers et déchargé (autant que possible) la cargaison :

ARTICLE PREMIER. — Lorsqu'il n'est pas possible de tenir le navire à flot, à cause de son mauvais état, la mer étant houleuse.

ART. 2. — Lorsque le navire marche si mal qu'il ne peut pas suivre le navire de guerre, et pourrait facilement être repris par l'ennemi.

ART. 3. — Lorsque l'approche d'une force ennemie supérieure fait craindre la reprise du navire saisi.

ART. 4. — Lorsque le navire de guerre ne peut mettre sur le navire saisi, un équipage suffisant, sans trop diminuer celui qui est nécessaire à sa propre sécurité.

ART. 5. — Lorsque le port où il serait possible de conduire le navire saisi est trop éloigné.

— On voit par là que pour demeurer une exception, la destruction des prises est autorisée largement.

Ainsi tout voilier ne pouvant pas régler sa marche

sur celle du capteur pourra être détruit. De même tout vapeur dont l'allure marchande ne s'accommodera pas de la vitesse du croiseur.

L'article 4 qui autorise le capteur à détruire, quand son équipage n'est pas suffisant pour amarrer le saisi, est encore susceptible d'interprétation bien variable. Quant à l'impossibilité de conduire le navire saisi dans un port trop éloigné, ce cas se présentera souvent.

Les croiseurs-corsaires, pour éviter les croisières faites par l'ennemi sur le littoral, tenteront des raids lointains; les prises ainsi accomplies sont menacées de destruction.

En réalité le principe de destruction par force majeure surnage, *honoris causa*.

— Aux Etats-Unis on a pensé qu'une exception ainsi entendue ferait une règle très acceptable et renversant la conception européenne de la destruction, on a érigé cette destruction en méthode.

Les instructions américaines de 1812 donnent l'ordre de « détruire toutes les prises, à moins de cas extraordinaires justifiant manifestement une exception ». Par exception, ils entendaient une prise de grande richesse, faite à proximité d'un port ami.

« Un croiseur isolé, disent encore ces instructions, en admettant qu'il réussisse, ne peut garnir de matelots qu'un petit nombre de prises, et alors chaque

prise diminuera essentiellement ses forces. Mais un croiseur isolé, en détruisant chaque bâtiment qu'il capture, conserve la force de continuer en toute vigueur son œuvre de destruction, aussi longtemps qu'il peut se procurer des vivres et des munitions dans les ports amis ou au moyen de celles trouvées à bord des navires qu'il prend. »

Cette manière d'entendre la guerre se justifiait pendant la lutte d'Amérique, nord contre sud.

Les sudistes avaient leurs ports bloqués. Donc, deux alternatives pour eux, ou abandonner la course ou en user avec cette rigueur.

— Cette méthode a été reprise en France par la *nouvelle Ecole maritime*. Nous avons précédemment signalé ses idées : substitution de la guerre de course à la guerre d'escadres. Ici nous abordons un de ses côtés les plus réalistes et utilitaires de sa doctrine : la destruction systématique des prises.

Cette école considérant que la course d'Etat est le seul moyen de résister victorieusement à des flottes plus considérables que les nôtres, veut réformer la conception actuelle de la prise maritime. Mais la course d'Etat offre certaines difficultés, notamment pour le ravitaillement et le refuge des croiseurs corsaires. Pour faciliter leur tâche, restreindre les périls, la nouvelle école en arrive logiquement à prescrire la destruction.

— Car le capteur débarrassé de sa prise peut plus facilement échapper à l'ennemi ; il conserve aussi « la force de continuer en toute vigueur sa mission ».

Il est de fait que les conditions nouvelles des luttes sur mer doivent rendre de plus en plus fréquent l'emploi de la destruction. Les neutres reçoivent pour un temps très bref ou parfois ne reçoivent pas du tout, un croiseur et sa prise dans leurs ports. Il faut donc convoier ou expédier le bâtiment capturé dans un port national. La menace d'être rejoint par l'ennemi augmente le désir du capteur de porter un coup rapide et décisif : il coulera ou brûlera.

Aussi pensons-nous qu'entre la pratique américaine et la pratique européenne, la différence réside surtout dans le principe ; que dans le fait, au contraire l'une et l'autre en arriveront aux mêmes résultats.

La règle des uns est l'exception des autres et inversement ; mais règles et exceptions étant en analyse finale déterminées par les circonstances, ce sera l'utilité de la situation qui décidera.

Il reste bien entendu que la destruction par croiseurs peut entraîner la perte de la cargaison neutre, avec ou sans recours et indemnité ; qu'en aucun cas elle n'entraînera la perte des équipages et passagers ; ceux-ci passent à bord du vaisseau capteur.

— Cette restriction gêne considérablement les par-

tisans de la course à outrance ; elle ne permet pas d'utiliser dans la guerre commerciale les engins nouveaux, torpille et sous-marin.

Cette question intéresse vivement la nouvelle école maritime qui voulant bien ce qu'elle veut, ne serait pas fâchée de passer outre, afin de faire plus sûrement « *expérimenter aux Anglais le sens de leur faiblesse* » (Napoléon I^{er}).

— *Destruction par torpilleurs.* D'un ouvrage paru en 1885, sous le titre : « *De la guerre navale* » et la signature XXX, extrayons ce qui suit :

« Et au Tonkin, que fussent devenues nos colonnes expéditionnaires attendant tout de France : renforts, approvisionnements, munitions, si les capitaines européens des croiseurs chinois, d'une marche supérieure aux plus rapides de nos croiseurs eussent été libres de nous faire *une guerre européenne* et au lieu d'aller se faire détruire à Sheï-Poo et bloquer dans la rivière de Ning-Pô, s'ils avaient attendu au passage tous nos transports sans défense, sur un des points de la longue route d'Aden à la baie d'Along et les eussent coulés sans merci ? »

L'amiral Aube cite et développe ce passage en nous indiquant nettement ce qu'il entend par faire la guerre ; il faut qu'elle soit efficace, même au prix d' « atrocités ».

« En dépit de toutes les réclamations de l'humanitarisme et de ces droits sans sanctions qu'on appelle les droits de la guerre.

« La guerre est la négation du droit. Il est non seulement permis mais légitime de l'exercer contre l'ennemi. C'est la loi !

« Aux jours où, théoriquement, les droits de la guerre n'étaient pas discutés, où, théoriquement, les lois de la guerre s'imposaient aux esprits les plus rebelles, témoin Nelson à Copenhague, comment la guerre maritime était-elle pratiquée ? Un navire de guerre, un corsaire et un bâtiment de commerce sont en présence ; l'un devient la prise de l'autre. Une partie de l'équipage du capteur amarine sa prise ; si elle en vaut la peine, cette prise est conduite dans le port le plus voisin, sinon tout l'équipage passe à bord du capteur et la prise est coulée. L'humanité est sauvée, saufs aussi les droits de la guerre.

« Demain la guerre éclate, un torpilleur autonome (2 officiers, 12 hommes) a reconnu un de ces paquebots, porteur d'une cargaison plus riche que celles des plus riches galions d'Espagne ; l'équipage, les passagers de ce paquebot s'élèvent à plusieurs centaines d'hommes. Le torpilleur ira-t-il signifier au capitaine de ce paquebot qu'il est là, qu'il le guette, qu'il peut le couler et qu'en conséquence il le fait prisonnier, lui, son équipage, ses passagers, qu'en un mot, il l'amarine platoniquement et que, comme tel, il doit se rendre dans le port le plus voisin de France ?

« A cette déclaration égale en sottise au chevaleresque : A vous, messieurs les Anglais ! de Fontenoy, le capitaine du paquebot répondrait par un obus bien pointé,

qui enverrait au fond le torpilleur, son équipage et son chevaleresque capitaine, puis, tranquillement, il poursuivrait sa route un moment interrompue.

« Donc, le torpilleur suivra de loin, invisible, le paquebot qu'il aura reconnu et, la nuit faite, le plus silencieusement et le plus tranquillement du monde, il enverra aux abîmes paquebot, cargaison, équipage, passagers. Et l'âme, non seulement en repos, mais pleinement satisfaite, le capitaine du torpilleur continuera sa croisière.

« De même que le lion est lion pour déchirer sa proie surprise sans défense, le torpilleur est torpilleur pour torpiller les navires ennemis surpris sans défense. » (Amiral Aube, *Atlas colonial*, 5 décembre 1885).

— Cette apologie de la destruction n'est pas défendable dans ses termes.

Dire que tout le mal fait à l'ennemi est un bien pour la guerre est une erreur étonnante chez un homme de guerre.

Dire que le droit des gens est une chose inexistante est une faute. Toute injustice a tôt ou tard sa sanction.

Les licences belliqueuses sèment des haines qui seraient un jour moissons de guerres nouvelles. Quant aux droits des neutres, ils pèsent de plus en plus dans les relations internationales ; les violer, serait se perdre soi-même.

L'avènement de la torpille, constate l'amiral Bour-

gois, n'a rien changé aux traités, ni aux lois morales qui régissent le monde. « Il ne donne à personne le droit de vie et de mort sur des ennemis ou sur des neutres. »

D'ailleurs, l'amiral Aube, qui déclare ne point se soucier du Droit international, ne précise pas comment vérifier la nationalité du navire marchand voué à la torpille.

En mer, les bâtiments n'ont point de pavillon au vent. Si le torpilleur doit rester invisible pour eux le jour et se rapprocher la nuit venue, comment pourra-t-il reconnaître formellement l'ennemi du neutre ?

Quelle incalculable erreur peut-il commettre ?

On dira : les neutres, en prévision de ce qui les menace, arboreront leurs couleurs. Mais que signifient des couleurs ? Le pavillon ennemi, si cela suffisait pour se protéger, ne se verrait plus sur aucune mer.

Peut-on, avec plus de vraisemblance, se baser sur la construction, sur des indices extérieurs de coque ou de mâture, pour décider du sort du navire ?

Un timonier habile reconnaît infailliblement la nationalité d'un vaisseau de guerre bien avant de voir son pavillon, c'est vrai ; mais les bâtiments marchands, qui passent de mains en mains par

ventes successives, qui sont construits en France, en Angleterre ou ailleurs, pour des armateurs étrangers, ne permettent pas au coup d'œil d'être déterminés ainsi.

Les neutres devraient-ils alors voyager de conserve, sous la protection d'un navire de guerre de leur Etat, comme le proposait « un ancien officier de marine » dans la *Nouvelle Revue* (1886, tome III)?

Quels neutres se plieraient à cette mesure?

Il ne faudrait pas compter sur leur longanimité. Rapidement amenées au comble d'exaspération, ces puissances se ligueraient et imposeraient par la force aux belligérants une attitude plus conforme à la philanthropie en général, et à leurs intérêts, en particulier.

Puisque, pour reconnaître la nationalité d'un navire, on n'a encore trouvé que la vérification des papiers du bord, il faut se conformer à cette règle.

Si le torpilleur, craignant « l'obus bien pointé » qui l'enverrait au fond, n'est pas en mesure d'y obéir, n'insistons pas davantage, de terribles représailles nous seraient réservées.

— Le major Ch.-A. Court, dont nous avons signalé déjà les écrits dans le « *Nineteenth Century* », s'est donné la peine inutile de nous renseigner à cet égard :

« Nous n'avons rien dit des menaces des Français de couler à pic les vaisseaux marchands sans défense trouvés sur leur route ; c'est qu'on ne peut croire qu'une nation qui se flatte d'être la terre de l'honneur et le reflet de la chevalerie puisse descendre à de tels abîmes d'infamie. Si cependant, la passion et l'intérêt combinés les poussaient à des actions aussi barbares, nos amis les Français verraient que bien loin de nous terroriser jusqu'à la soumission, de tels actes produiraient un effet tout contraire, et que nous serions prêts à rendre coup pour coup.

« Les terribles lois des représailles seraient toujours exercées avec la plus grande répugnance par une nation civilisée ; mais que les Français prennent garde, car nous avons un remède sous la main.

« De Dunkerque à Bayonne, de Port-Vendres à Nice tout autour de la côte de Corse, tout le long de l'Algérie et de la Tunisie, dans beaucoup de colonies françaises, se trouvent répandus de nombreux centres de vie et d'activité, avec des approches en eau profonde et dont les quelques batteries qui les défendent ne sauraient nous empêcher de tirer une rapide et exemplaire vengeance. Il y a certaines occasions, où un échange sincère d'observations peut préserver de grandes calamités pour l'avenir. »

— En présence du mouvement de l'opinion, la nouvelle école maritime dut, à peine de déconsidération, s'expliquer et reprendre en la modifiant l'idée première de son chef l'amiral Aube.

L'emploi efficace des torpilleurs dans la guerre commerciale ne devra plus entraîner pour conséquence, la négation du droit des gens.

Le torpilleur autonome, ne pouvant s'embarrasser de la procédure de saisie, sera remplacé par un groupe de deux torpilleurs naviguant de conserve.

Le groupe mettra dans sa rencontre avec un paquebot ennemi toutes les formalités exigées : les papiers seront vérifiés, le navire neutre sera libre, l'ennemi entouré et conduit au port. S'il résiste, il sera coulé et coulé à bon droit.

Cette solution à un problème qui sous ses premières données paraissait sans examen utile, concilie maintenant les devoirs et intérêts de tous.

Donc si l'on parvient à résoudre pour les torpilleurs les difficultés techniques de leur utilisation comme corsaires d'Etat (approvisionnements de quelque durée, qualités nautiques pour résister aux grosses mers, habitabilité), rien ne s'opposerait plus, en Droit international, à cet emploi.

.

Les sous-marins. — Puisque la conception d'un torpilleur autonome, coulant sans arraisonement un navire de commerce, doit être repoussée; puisqu'il reste bien admis que toutes les formalités de vérification seront satisfaites, il est bien difficile de faire

intervenir les bateaux sous-marins, dans la guerre au commerce. Comment les sous-marins naviguant au besoin sur mer libre, ou à fleur d'eau, pourraient-ils opérer, si ce n'est à la façon expéditive indiquée par l'amiral Aube?

Aussi pensons-nous que ces précieuses armes n'ont rien à faire dans cette guerre.

Nous n'avons qu'à leur demander d'assurer nos côtes contre tout débarquement ou tout blocus.

A eux et aux torpilleurs la mission suffisante de courir sus aux cuirassés. Il leur sera loisible là de se couvrir de gloire.

En s'attaquant à des bâtiments de commerce, en les torpillant sans avis, ils se couvriraient d'opprobre.

CONCLUSION

De cette étude achevée, nous avons à dégager quelques traits généraux :

D'abord la conciliation, que nous avons tentée, d'intérêts si divergents, ceux de la guerre et de l'humanité, ceux des belligérants et ceux des neutres.

— Avec de la sincérité, à considérer les choses de sang-froid, on se rend compte que tout ce qui est utile est honnête ; que dans la lutte, comme partout ailleurs, il faut se garder des atrocités. Des atrocités peuvent impressionner, elles ne peuvent pas vaincre un peuple courageux animé d'une pure foi patriotique.

La moralité est une force, non seulement force de la paix, mais force de la guerre. Si l'histoire semble prouver le contraire, c'est que l'histoire n'est pas accomplie et que les siècles à venir réservent aux violents et aux injustes la peine du talion ; leurs armes se retourneront contre eux-mêmes.

— Ensuite, dans le conflit épineux des belligérants en face des neutres, nous affirmons les droits de ces derniers : l'abstention sera leur sauvegarde.

Les nécessités de la guerre n'en seront pas moins satisfaites : notre opinion est ferme à cet égard, la seule question est de savoir si nous l'avons assez clairement démontré.

— Ayons donc le respect de nous-mêmes en ayant le respect de notre signature déposée au bas de contrats solennels.

Mais, si quelque adversaire, un jour, s'égare au point de violer sciemment ses engagements ; si en l'espèce et dans l'hypothèse d'une guerre maritime, le document fondamental du Droit actuel, la Déclaration de Paris était tenue pour nulle, ou n'était observée qu'en ce qu'elle a de bon pour lui, sans respecter le droit des gens, alors nous serions autorisés à aller plus loin que lui dans cette voie.

Toute digue renversée, toute promesse négligeable, nous devrions recourir pour notre défense et le redressement de la mauvaise foi aux mille procédés qu'en Droit pur nous rejetons.

L'ennemi, en n'observant pas les traités, se met hors la loi internationale : on le traitera donc en bandit sur terre, en pirate sur mer.

Cette triste éventualité n'est nullement impossible. Le spectacle de ce qui se passe autour de nous, les relations actuelles des puissances où la force prime de plus en plus le Droit, tout cela fait présager des luttes qui dépasseront en violence tout ce qu'on a vu jusqu'ici.

Ne nous endormons donc pas, bercés par les bonnes paroles des chancelleries. Préparons-nous à la guerre légale et loyale ; mais préparons-nous aussi pour le cas échéant, à cette guerre impitoyable et sans quartier que, suivant l'expression anglaise, « on ne fait pas en gants blancs ».

Vu :

Le Doyen,
GLASSON.

Le président de la Thèse,
RENAULT

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
GRÉARD.

ALENÇON. — IMP. VEUVE FÉLIX GUY ET C^{ie}

